

АНОТАЦІЯ

Дзюбановський Ю.І. Адміністративно-правове забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху.—
Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 — адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право. – Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна», Київ, 2023; Західноукраїнський національний університет, Тернопіль, 2023.

У дисертаційній роботі повно та всебічно досліджено поняття дорожнього руху та розвиток уявлень про його сутність. Описано особливості та ознаки дорожнього руху. Надано авторське визначення дорожнього руху, під яким розуміються суспільні відносини, врегульовані нормами права, які виникають в процесі руху його учасників, як за допомогою транспортних засобів, так і без них по дорогах державного чи місцевого значення, тротуарах та інших незаборонених законом місцях, порушення безпеки яких, тягне за собою передбачену законом відповідальність. Проаналізовано сутність та елементи безпеки дорожнього руху, а також наголошено на необхідності світової та національної практично спрямованої діяльності щодо запобігання вчинення правопорушень, що посягають на безпеку дорожнього руху. Наголошено, що під безпекою дорожнього руху розуміється стан захищеності життєвоважливих для учасників дорожнього руху інтересів, прав і свобод, забезпечення яких є основним завданням органів державної влади, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб та самих громадян, які спільно працюють задля захисту визначених законом інтересів від впливу ймовірних загроз. Розглянуто також особливості та генезу нормативно-правового регулювання безпеки дорожнього руху, виділено основні проблемні питання системи такого регулювання, а також вказано на шляхи

їх вирішення. Зокрема, встановлено, що починаючи із зародження в Україні автомобільного транспорту, законодавство у сфері безпеки дорожнього руху створювалося і в подальшому розвивалося. Було прийнято надзвичайно велику кількість, як законодавчих, так і підзаконних нормативно-правових актів, дія яких була спрямована на усунення небезпеки дорожнього руху, або хоча б зменшити її рівень. Дещо вдавалося зробити, дещо ні. Але реальність така, що рівень безпеки дорожнього руху є доволі низьким. Для того, аби його підняти необхідно вчинити комплекс дій та заходів, як зі сторони уповноважених органів держави, так і безпосередньо учасників дорожнього руху. Крім того, виклики часу (до прикладу виникнення та існування ПЛЕ) вимагають адекватної реакції з боку законодавця. Всі ці заходи та дії повинні ґрунтуватися на досконало написаному, з врахуванням практики розвинених країн законодавстві. Саме на основі ефективного законодавства Україна зможе подолати проблеми безпеки дорожнього руху.

Досліджено питання адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху, під час чого встановлено деяку неузгодженість між актами, що здійснюють його правове регулювання. Крім того, очевидно, що доцільно розглядати адміністративно-правовий статус учасників дорожнього руху з моменту виникнення суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху.

Проаналізовано питання щодо організації судової влади та здійснення правосуддя в Україні. Воно реалізується на основі принципу верховенства права відповідно до євростандартів, діяльність якого спрямована на забезпечення права кожного на справедливий суд. Наголошено, що функціонування судової влади в Україні забезпечується безсторонніми та незалежними судами, яку реалізують судді та, у визначених законом випадках, спеціально-залучені присяжні шляхом здійснення правосуддя законодавчо визначеними процедурами.

Проаналізовано закордонний досвід розвинутих країн та практику ЄСПЛ,

що дало змогу аргументувати потребу у створенні належних умов, які сприятимуть забезпеченню гарантій реалізації суб'єктивних прав не лише громадян України, а й інших осіб, що законно перебувають на її території, у відносинах з адміністративними органами є обов'язком правової держави. Доведено, що реалізація цього обов'язку обумовлює необхідність створення адміністративної юстиції в Україні, яка б, з одного боку, захищала суб'єктивні права громадян, а з іншого – за допомогою судової практики забезпечувала законність діяльності органів державної влади і, таким чином, сприяла б зміцненню правопорядку в державі. Тому запровадження адміністративного судочинства зумовлене правовою природою публічно-правових спорів, де громадянину протистоїть потужний адміністративний апарат. Наведено аргументовані висновки, що призначення адміністративної юстиції повинно полягати у здійсненні тільки правового контролю, а не контролю за доцільністю управлінської діяльності. Адміністративно-правовий захист має бути судовим правовим захистом, бо саме суди найбільше відповідають вимогам незалежності та неупередженості, що ставляться перед правозахисними органами. А отже, в результаті створення адміністративної юстиції буде не тільки гарантовано укріплення правопорядку в сфері управлінської діяльності, а й надано можливість окремому громадянину реалізувати свої права по відношенню до органів державної влади шляхом оскарження їх неправомірних рішень, дій чи бездіяльності. Отже, відбудеться істотне наближення до втілення в життя положень ст.55 Основного Закону.

Розглянуто роль та місце суду в процесі забезпечення безпеки дорожнього руху. Встановлено та доведено, що суд поряд із виконанням передбачених законом повноважень, розглядає справи про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, що віднесені до його компетенції, а також розглядає скарги на рішення, дії та бездіяльність уповноважених органів, що здійснюють контроль у сфері безпеки дорожнього руху, що можна розглядати як опосередкований вплив на цю

сферу з метою її забезпечення.

Розглянуто питання щодо проблем забезпечення безпеки дорожнього руху. Висловлено пропозицію відмови від посилення заходів впливу на учасників дорожнього руху, та запропоновано альтернативні методи зниження аварійності на дорогах та підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зокрема доведена доцільність впровадження штрафних балів, а також інституту сповіщувача, елементів штучного інтелекту та загальної діджиталізації сфери дорожнього руху.

Розкрито питання участі суду в забезпеченні адміністративно-правової та цивільно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху. Проаналізовано підстави цих видів відповідальності, складу адміністративного правопорушення та цивільно-правового проступку. Наголошено на надважливій ролі суду в забезпеченні цих видів відповідальності.

Окремо було запропоновано внести зміни до деяких статей Кодексу України про адміністративні правопорушення, а також визначено та запропоновано зміст цих статей з метою удосконалення національного законодавства про адміністративні правопорушення та сприяння більш ефективному його застосуванню. Також було запропоновано зміни до окремих підзаконних нормативно-правових актів та законів, що регулюють безпеку дорожнього руху та спрямовані на зниження рівня аварійності на дорогах й підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

В результаті виконаного дослідження були сформовані необхідні висновки, що прямо впливали із роботи. Ці висновки запропоновані щодо їх використання на практиці, а саме у науково-дослідній діяльності, у правотворчості, у правозастосовній сфері, у навчальному процесі та у правовиховній сфері: *у науково-дослідній діяльності* – для подальших досліджень і вирішення теоретико-правових питань, пов'язаних з адміністративно-правовим забезпеченням судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху; *у правотворчості* – при удосконаленні

законодавства у сферах, що стосуються судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху; у *правозастосовній сфері* – як рекомендації для судових органів та органів Національної поліції України щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху; у *навчальному процесі* – для розроблення науково-методичних матеріалів для дисциплін: «Адміністративне судочинство», «Кваліфікація адміністративних правопорушень», «Безпека дорожнього руху»; у *правовиховній сфері* – в якості практичних та теоретичних рекомендацій для досягнення вищого рівня правової культури та культури поведіння на дорозі всіма учасниками дорожнього руху.

Ключові слова: адміністративно-правове забезпечення, адміністративне судочинство, судовий захист, дорожній рух, безпека дорожнього руху, суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху, учасники дорожнього руху, суд, адміністративна відповідальність.

ABSTRACT

Dziubanovskyi Y.I. Administrative and legal support of court proceedings in the field of road traffic safety - *Qualification scientific work on the rights of a manuscript.*

Dissertation for obtaining the scientific degree of candidate of legal sciences inspecialty 12.00.07 – Administrative Law and Process; Finance Law; Information Law. – Open International University of Human Development «Ukraine», Kyiv, 2023; West Ukrainian National University, Ternopil, 2023.

The concept of traffic and the development of ideas about its essence are fully and comprehensively investigated in the dissertation. The features and characteristics of traffic are described. The author's own definition of traffic is provided, which means social relations regulated by the rules of law that arise in the process of movement of its participants, both with the help of vehicles and without them on roads of state or local importance, sidewalks and other places not prohibited by law, violation of which entails liability provided for by law. The

author analyses the essence and elements of road safety and emphasises the need for global and national practical activities aimed at preventing offences affecting road safety. The author emphasises that road safety means the state of protection of interests, rights and freedoms vital for road users, which are the main task of public authorities, local self-government bodies, their officials and citizens themselves, working together to protect the interests defined by law from the impact of possible threats. The author also examines the peculiarities and genesis of legal regulation of road traffic safety, identifies the main problematic issues of the system of such regulation, and also points out the ways of their solution. In particular, the author establishes that since the inception of road transport in Ukraine, road safety legislation has been created and further developed. An extremely large number of both legislative and subordinate legal acts have been adopted, the effect of which was aimed at eliminating road traffic hazards, or at least reducing their level. Some of them succeeded, some did not. But the reality is that the level of road safety is quite low. In order to raise it, it is necessary to take a set of actions and measures, both on the part of the authorised state bodies and road users themselves. In addition, the challenges of the times (for example, the emergence and existence of PLE) require an adequate response from the legislator. All of these measures and actions should be based on well-written legislation that takes into account the practice of developed countries. It is on the basis of effective legislation that Ukraine will be able to overcome road safety problems.

The thesis examines the issue of the administrative and legal status of road users, and reveals some inconsistencies between the acts which regulate it. In addition, it is obvious that it is advisable to consider the administrative and legal status of road users from the moment of emergence of public relations in the field of road safety.

The thesis analyses the issues related to the organisation of the judiciary and the administration of justice in Ukraine. It is implemented on the basis of the rule of law principle in accordance with European standards, and its activities are aimed at ensuring everyone's right to a fair trial. The author emphasises that the

functioning of the judiciary in Ukraine is ensured by impartial and independent courts, which are exercised by judges and, in cases specified by law, specially engaged jurors through the administration of justice in accordance with legally established procedures.

The author analyses the foreign experience of developed countries and the practice of the ECHR, which made it possible to argue that the need to create appropriate conditions which will help to ensure guarantees of subjective rights of not only citizens of Ukraine, but also other persons legally staying on its territory in relations with administrative authorities is the duty of the rule of law. The author proves that the implementation of this obligation necessitates the establishment of administrative justice in Ukraine, which would, on the one hand, protect the subjective rights of citizens, and, on the other hand, ensure the legality of activities of public authorities through judicial practice and, thus, contribute to strengthening the rule of law in the State. Therefore, the introduction of administrative court proceedings is due to the legal nature of public law disputes where a citizen is confronted by a powerful administrative apparatus. The author provides reasoned conclusions that the purpose of administrative justice should be to exercise only legal control, and not control over the expediency of administrative activities. Administrative legal protection should be a judicial legal protection, since it is the courts which most closely meet the requirements of independence and impartiality set for human rights bodies. Therefore, the creation of administrative justice will not only guarantee the strengthening of law and order in the field of administrative activity, but will also enable an individual citizen to exercise his or her rights against public authorities by appealing against their unlawful decisions, actions or omissions. Thus, the provisions of Article 55 of the Fundamental Law will be significantly brought closer to being implemented.

The author examines the role and place of the court in the process of ensuring road traffic safety. It is established and proved that the court, along with exercising its statutory powers, considers cases of administrative offences in the field of road safety within its competence, and also considers complaints against decisions,

actions and inaction of the authorised bodies exercising control in the field of road safety, which can be considered as an indirect influence on this area with a view to ensuring its safety.

The thesis deals with the issues of road traffic safety. The author proposes to abandon the strengthening of measures of influence on road users and suggests alternative methods of reducing road accidents and improving road safety, in particular, the expediency of introducing penalty points, as well as the institute of a detector, elements of artificial intelligence and general digitalisation of the road traffic sphere is proved.

The thesis also addresses the issue of court participation in ensuring administrative and civil liability in the field of road safety. The author analyses the grounds for these types of liability, the elements of an administrative offence and a civil law misdemeanour. The author emphasises the crucial role of the court in ensuring these types of liability.

Separately, it was proposed to amend certain articles of the Code of Ukraine on Administrative Offences, and the content of these articles was defined and proposed with a view to improving national legislation on administrative offences and promoting its more effective application. Amendments to certain bylaws and laws regulating road safety aimed at reducing road accidents and improving road safety were also proposed.

As a result of the study, the necessary conclusions were formed, which directly followed from the work. These conclusions are proposed for use in practice, namely, in research, lawmaking, law enforcement, education and legal education: *in scientific research* - for further research and resolution of theoretical and legal issues related to the administrative and legal provision of judicial review of cases in the field of road traffic safety; *in law-making* - for improving legislation in the areas related to court proceedings in the field of road traffic safety; *in law enforcement* - as recommendations for the judiciary and the National Police of Ukraine to improve road safety; *for educational and scientific practice* - for the development of scientific and methodological materials for the disciplines:

Administrative justice, Qualification of administrative offenses, Road traffic safety; *in the legal and educational sphere* - as practical and theoretical recommendations for achieving a higher level of legal culture and road behaviour by all road users.

Keywords: administrative and legal support, administrative proceedings, judicial protection, road traffic, road safety, road safety entities, road users, court, administrative liability.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Дзюбановський Ю.І. Реалізація права на оскарження рішень поліцейських під час винесення постанов особою, яка притягується до адміністративної відповідальності за порушення безпеки дорожнього руху. *Наше право*. 2021. № 1. С. 239-243.

2. Дзюбановський Ю.І. Стан та перспективи діджиталізації сфери дорожнього руху. *Європейські перспективи*. 2022. № 1. С. 213-215.

3. Дзюбановський Ю.І. Інститут сповіщувача, як засіб зменшення аварійності на дорогах. *Наше право*. 2022. № 4. С. 174-177.

4. Dzyubanovsky Yurii. Penalties as one of ways software security road traffic in Ukraine. *Visegrad journal on human rights*. 2022. №о 4, P. 57-61.

5. Дзюбановський Ю.І. До питання правового регулювання персонального легкого електротранспорту. *Актуальні проблеми правознавства*. 2023. № 1. С. 84-87.

6. Дзюбановський Ю.І. До питання забезпечення дітей на дорозі. *Право UA*. 2023. № 1. С. 238-241.

7. Дзюбановський Ю.І. Про окремі цивільно-правові способи врегулювання спорів щодо адміністративних правопорушень в судовому та позасудовому порядку. *Європейські перспективи*. 2023. № 1. С. 220-224.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Дзюбановський Ю.І. До питання про учасників дорожнього руху. *Правова система України в умовах Європейської інтеграції: погляд студентської молоді*»: Матеріали III Міжнародної студентської наукової конференції (15 травня 2019 р., м. Тернопіль). Тернопіль, 2019. С. 377-379.

2. Дзюбановський Ю.І. Щодо питання про причини дорожньо-транспортного травматизму. *Тенденції реформування правової системи України і світу*: Матеріали Міжнародної наукової конференції (30 жовтня 2020 р, м. Тернопіль). Тернопіль, 2020. С. 269-270.

3. Дзюбановський Ю.І. Безпека дорожнього руху – пріоритетний напрям діяльності держави. *Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики XXI століття*: Матеріали VI Всеукраїнської науково-практичної конференції (Харків, 30 червня 2022 р.) Харків, 2022. С. 68-70.

4. Дзюбановський Ю.І. Роль суду в забезпеченні дорожнього руху. *Українська повстанська армія у національному державотворенні (з нагоди 80-річчя створення УПА)*: Матеріали Всеукраїнської наукової конференції (6 жовтня 2022 року, м. Тернопіль). Тернопіль, 2022. С.80-82.

5. Дзюбановський Ю.І. Оптимізація роботи патрульної поліції як інструмент забезпечення безпеки дорожнього руху. *Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід*: Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції (28 квітня 2023 року, м. Тернопіль). Тернопіль, 2023. С. 401-403.

ЗМІСТ

Перелік умовних позначень	13
Вступ	14
1. Адміністративно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху	23
1.1 Генезис поняття безпеки дорожнього руху	23
1.2 Нормативно-правове регулювання безпеки дорожнього руху	39
1.3 Адміністративно-правовий статус учасників дорожнього руху	60
Висновки до розділу 1	69
2. Правовий статус судових органів та їх роль в забезпеченні дорожнього руху	72
2.1 Органи правосуддя, як суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху	72
2.2 Роль та місце судів у механізмі забезпечення безпеки дорожнього руху	92
Висновки до розділу 2	117
3. Механізми адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху	119
3.1 Участь суду у забезпеченні адміністративно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху	119
3.2 Участь суду у забезпеченні цивільно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху	148
Висновки до розділу 3	160
Висновки	166
Список використаних джерел	174
Додатки	196

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ВРУ, ВР України – Верховна Рада України

КСУ – Конституційний Суд України

КУпАП– Кодекс України про адміністративні правопорушення

ОСЦПВ – Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності

КАСУ – Кодекс адміністративного судочинства України

НМДГ – Неоподатковуваний мінімум доходів громадян

ЦК України – Цивільний кодекс України

ПВСУ – Пленум Верховного Суду України

ПДР - Правила дорожнього руху

ПЛЕ – Персональний легкий електротранспорт

ДТП – Дорожньо-транспортна пригода

КК України – Кримінальний кодекс України

КПК України – Кримінальний процесуальний кодекс України

ЄКПП – Європейська конвенція з прав людини

ЄСПЛ – Європейський суд з прав людини

ВСТУП

Актуальність теми. Одним із головних завдань сучасної демократичної, правової держави є забезпечення прав та свобод осіб, які проживають на її території та створення передумов для належної реалізації ними своїх обов'язків. Саме тому сфера безпеки дорожнього руху є тим напрямком діяльності держави, яка вимагає максимальних взаємозусиль зі сторони правових інституцій для її забезпечення, та учасників дорожнього руху для безпечної реалізації їх прав та законних інтересів. У процесі діяльності зі сторони спеціально уповноважених державних органів важливу роль відіграють судові органи, які здійснюють контроль за законністю дій (бездіяльності) та рішень органів і підрозділів національної поліції у забезпеченні загальної безпеки дорожнього руху, з іншої сторони – до вирішення справ про адміністративні правопорушення, що входять до їх компетенції згідно Кодексу України про адміністративні правопорушення. Така діяльність суду спрямована як на попередження порушень правил дорожнього руху, так і на притягнення порушників до відповідальності. На ефективність функціонування суду у цій сфері впливає багато чинників, зокрема, таких, як: стан законодавства, якість самої судової системи, а також гласність судового процесу та врахування громадської думки щодо безпеки дорожнього руху.

Діяльність суду у сфері розгляду справ щодо безпеки дорожнього руху регулюється значною кількістю нормативно-правових актів, починаючи від Основного закону нашої держави, закінчуючи підзаконними правовими актами. В той же час, основним законодавчим актом, який визначає адміністративну відповідальність фізичних осіб за адміністративні проступки, а також процедуру притягнення до такого виду відповідальності є Кодекс України про адміністративні правопорушення.

В пункті 24-му Постанови №14 від 23.12.2005 року «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини

проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» Пленум Верховного Суду України звернув увагу суддів на неприпустимість спрощеного підходу до судового розгляду справ про адміністративне правопорушення на транспорті та ігнорування прав осіб, яких притягують до відповідальності, потерпілих, їх законних представників і захисників.

Відповідно до статті 213-ї КУпАП розгляд справ про адміністративні правопорушення відноситься до компетенції районних, районних у містах, міських чи міськрайонних судів, а у виключних випадках передбачених КУпАП, до місцевих адміністративних та господарських судів, апеляційних судів, вищих спеціалізованих судів, Верховного Суду. Статті 221 та 221-1 КУпАП наводять перелік адміністративних проступків, які підвідомчі саме судам, серед яких є і окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Органи Національної поліції наділені повноваженнями розглядати окремі правопорушення у цій сфері, але їх рішення можуть бути оскаржені в судовому порядку. Незважаючи на те, що досить чітко КУпАП передбачає компетенцію суду щодо справ у сфері безпеки дорожнього руху, все ж таке законодавство потребує змін та вдосконалення, адже недосконалість самого КУпАП та його окремих норм, зокрема тих, що пов'язані зі строками розгляду справ (випадки затягування строків правопорушниками для уникнення відповідальності), про що вказує практика судів, негативно впливає на стан забезпечення безпеки дорожнього руху.

Отже, ефективність діяльності судових органів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є актуальним питанням, яке вимагає уваги та наукового дослідження. Наслідки порушень правил дорожнього руху можуть бути надзвичайно серйозними, тому необхідно підвищувати компетенцію суду та вдосконалювати законодавство у цій сфері. На цьому шляху можуть бути запропоновані різні проекти, які включають у себе не тільки підвищення якості роботи правоохоронних органів та судової системи, але й освітню роботу з суспільством та залучення громадських

організацій до діяльності з забезпечення безпеки дорожнього руху. У зв'язку з цим актуальним та необхідним видається питання дослідження на науковому рівні адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху.

Науково-теоретичну основу роботи становлять праці як вітчизняних, так і закордонних вчених – представників правової науки, зокрема, таких, як В.Ф. Анісімов, В.Б. Авер'янов, О.П. Рябченко, Є.В. Дуліба, Н.О. Чудик, Ю.В. Марченко, О.Ю. Салманова, С.В. Ківалов, В.Ф. Опришко, О.М. Бандурка, О.К. Безсмертний, А.С. Васильєв, Т.О. Гуржій, Є.В. Скрипа, О.Б. Черномаз, А.А. Кащканов, Е.Ф. Демський, В.Й. Развадовський, Ю.П. Битяк, А.О. Селіванов та інші. Утім, у переважній більшості опублікованих досліджень розглядалися лише окремі аспекти зазначеної проблематики (забезпечення безпеки дорожнього руху адміністративно-правовими засобами). Тому потребують додаткової уваги й осмислення, як уже порушені згаданими вище й іншими вченими проблеми, так і деякі інші, пов'язані з адміністративно-правовим забезпеченням судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху.

Зазначені вище обставини визначили актуальність теми дисертації, її потенційну теоретичну і практичну значущість.

Зв'язок дисертаційного дослідження з науковими планами, програмами, темами та грантами. Дисертація виконана відповідно до Резолюції Генеральної Асамблеї ООН А/RES/74/299 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», відповідно до якої 2021-2030 роки проголошуються 2 Десятиліттям дій із забезпечення безпеки дорожнього руху, Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р), Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року (постанова Кабінету Міністрів України від 21.12.2020 № 1287), Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (розпорядження Кабінету Міністрів України

від 21.10.2020 № 1360-р).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є розробка теоретичних положень та концептуальних уявлень про особливості адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху, а також формулювання рекомендацій щодо вдосконалення адміністративного законодавства і практики його застосування на підставі позитивного національного та закордонного досвіду.

Для досягнення зазначеної мети необхідно вирішити наступні завдання:

- дослідити генезис поняття безпеки дорожнього руху;
- з урахуванням сучасного стану розробки проблематики дослідити стан безпеки дорожнього руху;
- охарактеризувати особливості нормативно-правового регулювання безпеки дорожнього руху;
- окреслити коло осіб, які належать до учасників дорожнього руху та охарактеризувати їх адміністративно-правовий статус;
- з'ясувати систему суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху;
- проаналізувати роль та місце судових органів у механізмі забезпечення безпеки дорожнього руху;
- окреслити участь суду у забезпеченні притягнення до адміністративно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху;
- розглянути участь суду у забезпеченні цивільно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху;
- розкрити механізм адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху;
- окреслити правовий статус судових органів та їх роль в забезпеченні дорожнього руху;

– сформулювати та запропонувати науково обґрунтовані рекомендації щодо удосконалення адміністративного законодавства у сфері забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини у сфері адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху.

Предметом дослідження є адміністративно-правове забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху.

Методи дослідження. За основу при проведенні наукового дослідження було взято систему загальних та спеціальних методів пізнання. *Історико-правовий метод* було застосовано в роботі при аналізі правових актів, що у минулому тим чи іншим чином регулювали відносини у сфері адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху (підрозділи 1.2, 1.3). *Діалектичний метод* використовувався для визначення досліджуваних понять та категорій (таких як: дорожній рух, безпека дорожнього руху, адміністративно-правове забезпечення, учасники дорожнього руху, суб'єкти притягнення до відповідальності за порушення правил дорожнього руху тощо) у всіх розділах дисертації. *Логіко-догматичний метод* застосовувався у всіх розділах дисертації для аналізу і тлумачення певних юридичних понять і термінів, а також при формулюванні авторських визначень юридичних понять. *Порівняльно-правовий метод* був застосований при з'ясуванні співвідношення понять «безпека дорожнього руху» та «убезпечення дорожнього руху», понять «суб'єкти притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» та «суб'єкти відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху» (підрозділи 1.1, 1.2, 1.3). *Загальнологічні методи* (аналіз, синтез, індукція, дедукція, абстрагування, узагальнення) застосовувалися у всіх розділах дисертації під час здійснення аналізу нормативно-правових актів, наукових джерел, формулювання проміжних і кінцевих висновків. *Статистичні методи*

(групування, класифікація, табличний метод тощо) були використані під час обробки та оцінки правозастосовної практики судів щодо механізму забезпечення безпеки дорожнього руху, а також під час аналізу статистичної інформації (підрозділи 2.1, 2.2, 3.1, 3.2).

Нормативною базою дослідження є Конституція України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, Кодекс адміністративного судочинства законодавство, яке регламентує адміністративно-правове забезпечення судового розгляду справ про адміністративні правопорушення, міжнародно-правові акти, що стали частиною національного законодавства України, Рішення Верховного Суду та інші нормативно-правові акти.

Емпіричну базу дослідження формують судові рішення, що розміщені у Єдиному державному реєстрі судових рішень (ухвал та вироків), постановлених протягом 2018–2023 рр. щодо судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху, статистична інформація Офісу Генерального прокурора, Департаменту патрульної поліції.

Наукова новизна отриманих результатів. Дисертація є першим в адміністративному праві України дослідженням монографічного рівня, в якому розкриваються особливості адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху. Основні положення, які складають новизну дослідження, полягають у тому, що в ньому:

уперше:

- обґрунтовано доцільність відмови від принципу обов'язкового посилення суворості адміністративно-правового впливу при вчиненні адміністративних порушень, які посягають на безпеку дорожнього руху;
- доведено, що суд бере опосередковану участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху, що виражається у двох напрямках його роботи: безпосереднього судового розгляду справ про адміністративні правопорушення, що посягають на безпеку дорожнього руху, віднесених до

його компетенції, а також розгляду скарг на рішення, дії та бездіяльність уповноважених органів, що здійснюють контроль за безпекою дорожнього руху;

– надано авторське визначення поняття дорожній рух, під яким розуміються суспільні відносини, врегульовані нормами права, які виникають в процесі руху його учасників, як за допомогою транспортних засобів, так і без них по дорогах державного чи місцевого значення, тротуарах та інших незаборонених законом місцях, порушення безпеки яких тягне за собою передбачену законом відповідальність;

удосконалено:

- положення про необхідність удосконалення нормативно-правового регулювання сфери безпеки дорожнього руху, зокрема: прийняття нових законів, внесення змін до чинних та узгодження положень усіх нормативно-правових актів аналізованої сфери;

– обґрунтування актуальності та необхідності запровадження і розвитку діджиталізації сфери безпеки дорожнього руху та елементів штучного інтелекту;

– наукову позицію щодо впровадження інституту сповіщувача у законодавче поле України, суть якого полягає в участі самих учасників дорожнього руху в контролі за безпекою дорожнього руху;

– теоретичні підходи щодо вдосконалення діяльності судів із забезпечення притягнення осіб, винних у вчиненні адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху до відповідальності;

дістало подальшого розвитку:

– система поглядів на особливості правового статусу судових органів, як суб'єктів убезпечення дорожнього руху;

- положення про статус учасників дорожнього руху, а також доцільності розгляду адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху з моменту виникнення суспільних відносин в сфері безпеки дорожнього руху;

– ідея щодо вдосконалення Глави 10 КУпАП із врахуванням принципів побудови даного закону залежно від виду об'єкта адміністративного правопорушення;

– пропозиції щодо підстав адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Практичне значення отриманих результатів дисертаційного дослідження в тому, що отримані наукові висновки та пропозиції використовуватися:

у науково-дослідній діяльності – для подальших досліджень і вирішення теоретико-правових питань, пов'язаних з адміністративно-правовим забезпеченням судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху;

у правотворчості – при удосконаленні законодавства у сферах, що стосуються судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху;

у правозастосовній сфері – як рекомендації для судових органів та органів Національної поліції України щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

у навчальному процесі – для розроблення науково-методичних матеріалів для дисциплін: «Адміністративне судочинство», «Кваліфікація адміністративних правопорушень», «Безпека дорожнього руху»;

у правовиховній сфері – в якості практичних та теоретичних рекомендацій для досягнення вищого рівня правової культури та культури поведіння на дорозі всіма учасниками дорожнього руху.

Особистий внесок здобувача. Положення дисертації, що становлять її новизну, є системою висновків одноосібної дослідницької роботи автора.

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення дисертаційного дослідження обговорювалися на міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: III Міжнародній студентській науковій конференції «Правова система України в умовах Європейської інтеграції: погляд студентської молоді»

(15 травня 2019 року, м. Тернопіль); Міжнародній науковій конференції «Тенденції реформування правової системи України і світу» (30 жовтня 2020 року, м. Тернопіль); Всеукраїнській науковій конференції «Українська повстанська армія у національному державотворенні (з нагоди 80-річчя створення УПА)» (6 жовтня 2022 року, м. Тернопіль); VI Всеукраїнській науково-практичній конференції «Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики XXI століття» (30 червня 2022 року, м. Харків); VII Міжнародній науково-практичній конференції «Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід» (28 квітня 2023 року, м. Тернопіль).

Публікації. Основні теоретичні положення, висновки та рекомендації дисертаційного дослідження відображено у дванадцяти наукових працях, з яких: шість опубліковано у наукових фахових виданнях України, одна – у закордонному виданні, п'ять тез доповідей на науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертаційне дослідження складається з вступу, трьох розділів, які містять сім підрозділів, висновків, списку використаних джерел (206 найменувань) і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 208 сторінок.

РОЗДІЛ 1

«АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ»

1.1 Генезис поняття «безпека дорожнього руху»

Розвиваючись, суспільство досягло такого етапу в своєму існуванні, коли поряд із основними базовими потребами, необхідність в задоволенні додаткових постійно зростає. Більше того, окремі додаткові потреби виходять на перший план, стаючи основними. До таких, на нашу думку належить і потреба в переміщенні транспортними засобами по дорозі чи поза нею. Таке переміщення у спрощеному вигляді ми називаємо дорожнім рухом. І хоча деякі автори наводять свої пропозиції, щодо визначення поняття дорожній рух, свого належного законодавчого визначення воно не отримало, незважаючи на те, що вживається у різноманітних нормативно-правових актах, зокрема у Законі України «Про дорожній рух», Правилах дорожнього руху тощо, що, на нашу думку, може бути підставою для неправильного вживання, як в правотворчій, так і в правозастосовчій діяльності під час забезпечення безпеки такого руху. Тому, і впливає необхідність у дослідженні цього поняття.

Дорожній рух, як вважає О.Ю. Салманова, це «нормативно-врегульована діяльність, у результаті якої здійснюється просторове пересування людей і вантажів дорогами за допомогою транспортних засобів або без них» [5, с.16]. Вважаємо, що така думка заслуговує на увагу, при цьому критично ставимось до визначення руху, як діяльності, адже як цілком справедливо зазначає С.М. Гусаров, що в процесі діяльності люди вступають в суспільні відносини [6, с.13], і вже ці суспільні відносини регулюються правовими нормами. На думку, М.М. Долгополової «дорожній рух варто розуміти, як систему елементів живої та неживої природи, що функціонує в умовах, які

залежать від рівня сучасної техніки, стану внутрішнього середовища й можливостей людини» [7, с. 35], тобто це той процес, під час якого здійснюється регулювання динамічних зв'язків у потрібному сполученні: людина, транспортний засіб, дорога. Крім того, зареєстрований у Верховній Раді України законопроект «Про дорожній рух та його безпеку», спробував усунути законодавчу прогалину, й також надав визначення дорожнього руху, де міститься положення про те, що дорожній рух – пересування по дорогах та інших місцях, де це не забороняє здійснювати Закон, транспортних засобів та учасників дорожнього руху і пов'язаних з ним суспільних відносин [8]. Автори навчального посібника про адміністративну відповідальність та провадження в справах про адміністративні правопорушення, наводять своє визначення поняття дорожнього руху, під яким розуміють «переміщення людей та вантажів механічними транспортними засобами, а також осіб без транспортних засобів автодорогами, який визначається та забезпечується спеціальними правовими нормами, а також врегульовано відповідними технічними засобами й системою державних органів» [9, с. 353].

Переконані, що в кожному з цих визначень є наповнене змістом, хоча і є свої недоліки. Тому вважаємо за доцільне, надати своє визначення поняття дорожнього руху, що є важливим для розуміння сутності забезпечення його безпеки в першу чергу. На нашу думку, під дорожнім рухом варто розуміти суспільні відносини, врегульовані нормами права, які виникають в процесі руху його учасників, як за допомогою транспортних засобів, так і без них по дорогах державного чи місцевого значення, тротуарах та інших незаборонених законом місцях, порушення безпеки яких тягне за собою передбачену законом відповідальність. Варто проаналізувати деякі складові цього визначення.

Дорожній рух - врегульовані нормами права суспільні відносини.

Як вказує Р. О. Халфіна, правовідносини є формою, «у якій абстрактна норма права набуває свого реального визначення, реалізуючись у реальних,

конкретно-виражених суспільних відносинах» [10, с. 2]. Вони, звертає увагу авторка, «полягають у певному зв'язку правової норми з, регульованими цією нормою, суспільними відносинами, у якому поєднується абстрактність норми з конкретністю даних життєвих відносин» [10, с. 2].

Авторитетний представник доктрини загальної теорії права С.С. Алексєєв визначив правовідносини як «такий, що виник на основі норм права, індивідуалізований суспільний зв'язок між особами, що характеризується наявністю суб'єктивних юридичних прав та обов'язків й який підтримується (гарантується) примусовою силою держави» [11, с. 5]. Представники новітніх наукових теорій вважають, що правовідносинами слід визнавати «суспільні відносини, які виражають загальний зміст суб'єктивних прав та юридичних обов'язків громадян, які забезпечуються державою» [12, с. 333]. Беручи в основу позиції вчених щодо визначення поняття суспільних відносин, цілком логічно визначити дорожній рух саме як суспільні відносини, оскільки учасники дорожнього руху в процесі реалізації цього руху вступають у певний зв'язок між собою, причому цей зв'язок характеризується наявністю взаємних прав та обов'язків. Останні забезпечуються та гарантуються державою в особі уповноважених органів.

Дорожній рух – суспільні відносини, що виникають в процесі руху його учасників.

Варто зауважити, що дорожній рух виникає лише тоді, коли його учасники перебувають у певному зв'язку між собою. Тому, постає питання, чи можуть виникати такі відносини між водієм, який не рухається, а просто перебуває в припаркованому автомобілі та пішоходом, який переходить проїзну частину. Очевидно, що ні. Такі відносини, що супроводжуються взаємними правами та обов'язками можуть виникнути лише у разі руху хоча б одного з цих учасників в певний час та у певному місці. На цю обставину звертають увагу і науковці, які наголошують, що дорожній рух може існувати лише в тому випадку, коли учасники дорожнього руху та транспортні засоби перебувають в процесі руху по дорогах [13, с. 1280].

Дорожній рух – суспільні відносини, що пов’язані з рухом його учасників, як за допомогою транспортних засобів, так і без них по дорогах державного чи місцевого значення, тротуарах та інших незаборонених законом місцях.

Правила дорожнього руху, як один із основних нормативно-правових актів, дія якого спрямована на забезпечення дорожнього руху визначають, що «учасником дорожнього руху визнається особа, яка безпосередньо бере участь у процесі руху на дорозі, в якості пішохода, водія, пасажирів, погонича тварин, велосипедиста, а також особи, яка рухається в колісному кріслі» [14]. На цьому положенні і ґрунтується наша теза щодо того, що дорожній рух безпосередньо пов’язаний із рухом учасників, які передбачені ПДР України та Законом України «Про дорожній рух». При цьому, учасники дорожнього руху можуть рухатися по дорозі, як за допомогою транспортних засобів, так і без них. В такому випадку вони будуть брати участь у дорожньому русі в якісно новому статусі: водія та пасажирів; із використанням велосипеда – велосипедиста; із використанням крісла колісного – особи, яка рухається у кріслі колісному. Крім того, дорожній рух обов’язково характеризується просторовими межами – дорогою та безпосередньо процесом руху – динамічною характеристикою [15, с. 116].

Порушення безпеки дорожнього руху тягне за собою, передбачену законом відповідальність.

Дана ознака дорожнього руху цілком відповідає вимогам правової держави, оскільки відповідно до ст. 1 Основного закону України, «Україна є суверенною, незалежною, демократичною, соціальною та правовою державаою» [16]. Це означає, що у разі неналежного виконання чи цілковитого невиконання визначених обсягу обов’язків учасниками дорожнього руху настає законодавчо-визначена відповідальність. Так, відповідно до п. 1.9 ПДР України, громадяни, які порушують становлені правила, несуть передбачену, на рівні закону, відповідальність [14]. Крім того, відповідно до Закону України «Про дорожній рух» у випадку вчинення

фізичними чи юридичними особами проступків, які можуть проявлятися у порушенні законодавства про дорожній рух, відповідних нормативів, в тому числі правил, повинні нести передбачену законодавством України відповідальність [17].

Визначившись із поняттям дорожнього руху, вважаємо, що у зв'язку з тим, що сфера дорожнього руху безпосередньо впливає на всіх її учасників, забезпечення такої безпеки є однією з найважливіших складових сталого функціонування останньої.

Проблема безпеки дорожнього руху постійно перебуває на слуху не тільки засобів масової інформації, а й посадовців, науковців, та й просто його учасників. Із зростанням кількості транспортних засобів на дорогах України, та й світу вцілому, учасники дорожнього руху все частіше травмуються, а то й втрачають життя. Про це свідчить і офіційна статистика.

Згідно офіційної статистики Департаменту патрульної поліції у 2020 році сталося 26140 випадків ДТП з загиблими та/ або травмованими на всій території України за виключенням АРК Крим та м. Севастополя, де статистика не ведеться у зв'язку з анексією півострова Російською Федерацією. У 2021 році сталося 24521 таких випадки, з яких травмовано було 29738 осіб (31974 осіб – у 2020 році), а загинуло 3238 учасників дорожнього руху (3541 осіб – у 2020 році) [18]. Як бачимо, незважаючи на позитивну тенденцію, травматизм учасників дорожнього руху є досить високим. Більше того, якщо поглянути на статистику по областях, є регіони України, де кількість ДТП у 2021 році, порівняно із 2020 зросла. До таких, зокрема належать:

- Донецька (на 0, 5 %),
- Івано-Франківська (на 16 %),
- м. Київ (на 2, 3 %),
- Луганська (на 4,5 %),
- Миколаївська (на 7,5 %),

- Сумська (на 13,7%),
- Тернопільська (12,9 %) [18].

При цьому, така статистика може не відображати, і швидше за все не відображає реальної кількості дорожньо-транспортних пригод, оскільки тут враховані лише офіційно зареєстровані випадки, і не враховані ті ситуації, коли ДТП відбулась, але водії оформили європротокол, чи будь-яким іншим способом врегулювали їх.

Такий стан аварійності та травматизму серед учасників дорожнього руху вимагає негайної реакції та дієвих заходів, спрямованих в тому числі на зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод. У зв'язку з цим Кабінетом Міністрів України було затверджено основні заходи з реалізації транспортної стратегії держави до 2030 року [19], та план заходів на підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2024 року, який міститься у відповідній Стратегії [20]. Крім того, міжнародна спільнота також визначила безпеку дорожнього руху пріоритетним напрямком діяльності та взаємодії держав і закріпила це в політичній заяві ООН від 10-го жовтня 2019 року, яка передбачає комплекс дій і досягнень у сфері безпеки дорожнього руху на наступне десятиліття, включно до 2030 року задля зменшення рівня смертності на дорогах, щонайменше в половину, в порівнянні з попереднім періодом [20]. Ці та інші, прийняті на їх основі документи повинні стати основою для боротьби із дорожнім травматизмом. Проблема безпеки дорожнього руху видається актуальною ще й тому, що це є складовою національної безпеки держави [21, с. 128], а тому має неабияке значення для забезпечення останньої.

Поняття безпеки перебувало в полі зору ще античних мислителів. Так, відповідно до їх вчення та думок науковців Нового часу, безпека – це забезпечення належних умов життя, розвитку і життєдіяльності людини [22, с. 20]. Одними з перших, хто долучився до системного глобального аналізу окресленої проблеми безпеки й цілісного виживання держави, її суспільства чи окремого індивіда були автори наукової теорії про «суспільний договір».

До прикладу, Томас Гоббс, визначав, що індивідів пов'язує в єдине суспільство загальний страх перед небезпеками, коли люди вирішують передати свою власну владу певному суверену, який уособлює в собі загальну владу населення.

В свою чергу Джон Локк визнавав людину істотою, яка не наділена від природи потягом до свавілля, добра чи зла, тобто його теорія ґрунтувалася на визначенні та розумінні свідомості людини, як чистої дошки. Набуті людиною знання та її індивідуальні риси слід вважати досвідом. Вчений вважав, що так, як окремий народ є єдиним носієм та джерелом влади, то вправі усунути її, в тому випадку, якщо умови суспільного договору не будуть виконуватися. Загально-визнаний розподіл державної влади на три гілки, серед яких законодавча, виконавча, судова, автоматично створює систему стримувань, заборон та противаг, що гарантує забезпечення загально-державної безпеки. Вищеописані наукові думки про основи безпеки Джона Локка знайшли своє вираження у ліберальній теорії та соціальній практиці західно-європейських демократичних держав. Адже ці державності, не лише ототожнювати безпеку індивіда з безпекою цілого суспільства, але й пропонували втілювати єдині правові механізми.

Іншої наукової думки притримувався Георг Вільгельм Фрідріх Гегель, який був переконаний, що загальній безпеці може протистояти лише свавілля. А відтак, носієм свавілля виступає окрема особа, яка відокремлена від загального суспільного права. Основні цінності такого індивіда гарантуються лише безпекою всієї державності. Для забезпечення загальної безпеки держави, за нагальної потреби, права індивіда можуть обмежуватись чи припинятись.

На думку К. А. де Сен-Сімон загальну безпеку суспільства можна гарантувати завдяки добровільній асоціації людей, які взмозі забезпечити планову організацію виробництва, ліквідувати соціальну ієрархію, інститути власності та державності.

В свою чергу науковець Е. Дюркгейм, лише соціальні норми та

загально-соціальні цінності можуть виступати основними елементами особистісної безпеки.

Слід відмітити, що взаємозв'язок державності та загальної безпеки досліджували також філософи постмодерну М. Фуко та Ж. Бодріяр. Розширивши сферу гарантій індивідуальної безпеки, через захист громадян від ризиків, до прикладу: безробіття, нещасних випадків, одночасно розширюють контроль за людиною з боку державних інститутів. Головне слід зауважити, що турбота держави, в особі органів влади, про безпеку громадян за окремих виключних умов може стати загрозою для них самих, особливо якщо громадяни порушують межі закону [23].

З розвитком суспільства розвивались і погляди на поняття «безпека». Зокрема, В.Ліпкан говорить, що поняттям «безпека» охоплюється «стан захищеності, відсутність загроз і небезпек, система заходів, спрямованих на створення певних безпечних умов та дотримання певних параметрів і норм, від забезпечення яких безпосередньо залежить безпека» [24, с. 362-363]. Велика українська енциклопедія вказує, що безпека (англ. safety, security; фр. securite) — це багатозначний термін, який означає: 1) відчуття захисту життєво-важливих інтересів індивідуума, суспільства та держави від ймовірних зовнішніх та внутрішніх небезпек; 2) у випадку виникнення чи існування руйнівного впливу, безпекою є властивість конкретних предметів, процесів та явищ самозберігатися; 3) єдиними суб'єктами заальної безпеки виступає людина, суспільство та держава [25].

Закон України «Про національну безпеку України» поняття «безпека» визначає таким чином:

1. воєнна безпека – це стан захищеності загально-державного суверенітету, її територіальної цілісності та конституційного ладу держави й інших життєво-важливих національних інтересів від ймовірних воєнних загроз (ч. 2 ст. 1);

2. громадська безпека і порядок - захищеність життєвоважливих інтересів, прав і свобод, як для людини так і для громадянина, гарантування

яких є основним завданням діяльності органів державної влади, місцевого самоврядування, посадових осіб та громадськості, які спільно взаємодіють за для реалізації та захисту загально-національних інтересів від впливу ймовірних загроз (ч. 3 ст. 1);

3. державна безпека – це стан захищеності державного суверенітету, територіальної цілісності та конституційного ладу, в тому числі й інших життєвоважливих національних інтересів від існуючих реальних та ймовірних небезпек невоєнного характеру (ч. 4 ст. 1);

4. національна безпека України – це існуючий стан захищеність національного суверенітету держави, її територіальної цілісності, демократичного конституційного ладу та національних інтересів України (ч. 9 ст. 1) [26].

Цей закон досить широко та детально вказує на поняття безпеки. Крім того, різноманіття поглядів та підходів щодо визначення поняття безпеки демонструє актуальність цього питання. Що ж стосується поняття безпеки дорожнього руху, то це питання також досить детально досліджувалося вченими. Так, на думку, В. О. Навроцького, безпека руху або експлуатації транспорту - це відсутність небезпеки, тобто, такий стан, коли відсутня шкода, та шкода навіть не може бути заподіяна життю й здоров'ю людей, їх власності та іншим соціальним цінностям, через рух чи експлуатацію джерела підвищеної небезпеки, тобто транспортних засобів, а також функціонування існуючої інфраструктури об'єктів транспортування [27, с. 352]. Х.П. Ярмакі під безпекою дорожнього руху розуміє суспільні відносини, які виникають під час дорожнього руху за для задоволення потреб окреслених його учасників у русі та проявляє рівень захищеності визначених учасників та держави від дорожньо-транспортних пригод та їх небезпечних наслідків [28, с. 187]. На думку С. Гусарова, безпека дорожнього руху – це конкретний стан, коли стосовно учасників дорожнього руху не існує жодних загроз, а саме стан захищеності життєвоважливих інтересів людини у безпечній реалізації потреби у

переміщенні учасників руху [29, 23 с.]. Науковці Ю.С. Коллер та А.О. Собакарь розглядають безпеку дорожнього руху в кількох значеннях, зокрема: як умову реалізації державою намічених цілей в області соціально-економічної політики; як умову невразливості учасника дорожнього руху до небезпек через аварійність; як елемент міжнародної безпеки; як умову для ліквідації незаконних видів економічної діяльності; як стан захищеності учасників дорожнього руху від ДТП; як систему суспільних відносин. При цьому приходять до висновку, що під безпекою дорожнього руху слід розуміти цілу систему суспільних відносин, які виникають у процесі руху, спрямовані на захист інтересів його учасників у транспортуванні та виражається у їх захищеності від наслідків ДТП. Для їх забезпечення залучається система соціальних, нормативно-правових, інституційних, технічних, економічних та наукових складових [30, 204 с.].

Вважаємо, що дана розробка є досить цікавою для наукової спільноти та практиків, в той же час досить скептично ставимось до розгляду поняття безпеки дорожнього руху настільки широко. Проект Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» також визначає поняття безпеки дорожнього руху, під яким розуміється стан процесу (системи) руху на дорогах, що визначає рівень захищеності учасників дорожнього руху від ДТП та її наслідків [8]. З урахуванням розробки та дослідження поняття безпеки дорожнього руху, можна зробити висновок, що безпека дорожнього руху – це стан захищеності життєвоважливих для учасників дорожнього руху інтересів, прав і свобод, забезпечення яких є основним завданням органів державної влади, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб та самих громадян, які спільно працюють задля захисту визначених законом інтересів від впливу ймовірних загроз.

Щодо питання забезпечення безпеки дорожнього руху, то як правильно вказує Д. Козар, цей процес повинен передбачити: – наявність досконалого законодавства у сфері транспортної безпеки, норми якого чітко описують безпеку дорожнього руху, правила та вимоги до неї; належне

функціонування відповідного механізму дотримання цих правил та норм, забезпечення безпеки на дорогах; ефективну роботу усіх суб'єктів гарантування безпеки дорожнього руху; посилену відповідальність за порушення правил дорожнього руху; комплексну відповідність належному стану утримання автомобільних доріг вимогам безпеки дорожнього руху, які прописані, зокрема, у вказаному Законі; – наявність норм і правил дорожнього руху і, найголовніше, їх неухильне дотримання; – своєчасне забезпечення та надання необхідної медичної допомоги; – постійну наявність інформації про умови дорожнього руху з метою попередження учасників дорожнього руху про загрози чи небезпеки на дорогах та інших необхідних відомостей [31, с. 179]. При цьому, на нашу думку, деякі з цих складових процесу забезпечення безпеки дорожнього руху необхідно деталізувати. Забезпечення безпеки дорожнього руху повинно бути спрямованим, в тому числі, на зниження аварійності на дорогах. Окремі заходи зниження аварійності на дорогах, на нашу думку, уже впроваджені та ефективно діють. Зокрема, до таких можемо віднести:

- реформування міліції та створення якісно нового органу, до повноважень якого, серед іншого, входить контроль за дотриманням правил дорожнього руху, здійснення превентивних заходів у цьому напрямку та притягнення порушників ПДР до відповідальності;

- зростання суми штрафів за порушення правил дорожнього руху [32].

На нашу думку, такий захід є досить ефективним, і в той же час не зовсім правильним кроком, оскільки КУпАП був прийнятий ще 07.12.1984 року [3]. З дати його прийняття пройшло вже 39 років. Зрозуміло, що протягом його чинності вносилися зміни, але основні положення вже застаріли. Крім того, з підвищенням рівня доходів населення, штрафи, які передбачені КУпАП стали незначними і не виконували своєї ролі – зменшення випадків порушень правил дорожнього руху.

- внесення змін до правил дорожнього руху, що стосуються правил руху пішоходів в умовах недостатньої видимості та вночі. Відтак, пішоходи, які

рухаються проїжджою частиною чи узбіччям, зобов'язані користуватися світлоповертальними елементами або бути в одязі, який має світлоповертальні властивості, для належної їх видимості іншими учасниками руху [33].

Вважаємо, що досить доречними є такі приписи, оскільки з настанням темряви пішоходів взагалі не видно іншим учасникам дорожнього руху, якщо вони рухаються без світлоповертальних елементів. Гірша ситуація взимку, коли ніч довша, аніж день, і в умовах економії електроенергії, коли вуличне освітлення повністю виключене. Така проблема призводить до наїзду на пішохода.

- реалізація системи фіксації порушень водіями транспортних засобів установлених обмежень швидкості руху, для реалізації якого використовувалися лазерні вимірювачі швидкості «TruSAM». Варто сказати, що сильно вплинути на показник порушення правил дорожнього руху дана система не змогла, оскільки водії, знаючи, де стоять поліцейські та вимірюють швидкість, знижували її і підвищували одразу, як тільки проїжджали їх.

- запровадження системи автофіксації правопорушень та розширення її мережі. На нашу думку, фіксація випадків порушення ПДР та притягнення порушників до відповідальності, а також превенція, що здійснюється камерами фіксації швидкості має наслідком зменшення випадків ДТП.

- впровадження поліцейських автомоблів-фантомів, які також були обладнані пристроями фіксації порушень ПДР аналогічно відіграло роль у зниження аварійності на дорогах.

І це лише деякі заходи із багатьох, які зараз реалізуються уповноваженими органами держави для покращення ситуації на дорогах. Однак, тенденція щорічного погіршення показників аварійності на дорогах продовжується, а перевищення водіями безпечної швидкості руху та порушення правил маневрування з року в рік залишаються головними причинами скоєння ДТП. Не менш важливою національною проблемою є й

недостатня ефективність роботи органів та установ, які здійснюють управління безпекою руху та координують роботу установ та організацій, які причетні до такої діяльності. Вважаємо, що створення безпечного середовища на дорозі має стати одним із основних напрямків діяльності нашої країни. Підтримуючи думку І.О. Христич, що безпека дорожнього руху є складовою національної безпеки держави [34, с. 128], і тому, на нашу думку, державні органи та їх посадові особи для забезпечення боротьби з агресором ззовні повинні забезпечити національну безпеку всередині країни. Поряд із проведенням таких та інших заходів, впевнені, що на законодавчому рівні необхідно чітко закріпити поняття дорожній рух, безпека дорожнього руху та забезпечення безпеки дорожнього руху, адже правова невизначеність у цій сфері свідчить про недопрацьованість законодавця та негативно впливає на правозастосовний процес і як наслідок на національну безпеку держави.

Також, хотілося б акцентувати увагу і на ще одному вкрай важливому питанні. Це питання діджиталізації дорожнього руху та впровадження елементів штучного інтелекту у цю сферу. Нанотехнології є необхідними для боротьби із проблемами убезпечення дорожнього руху, які, без перебільшення загрожують національній безпеці держави та є її слабкою ланкою, про що свідчать і статистика порушень правил дорожнього руху [18], яка має негативні тенденції, а також увага та активність світової спільноти, яка виявилася в резолюції «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», прийнятій Генеральною Асамблеєю ООН [35, с. 22-25].

Щодо самого поняття «діджиталізація», то єдності у його розумінні немає, як серед теоретиків, так і серед практиків. Так, на думку О. Литвинова «діджиталізація – це явище, що провокує послідовні трансформації соціокультурного коду, об'єднані загальним вектором розвитку» [36, с. 170]. «Діджиталізація – це термін, який застосовується для визначення цифрової трансформації суспільства. Цей вираз оцінює перехід від індустріальної епохи, якому притаманні аналогові технології, до епохи сьогодення, якій

притаманні цифрові технології та інновації в цифровому бізнесі» визначає Innolytics [37]. Як зазначає О. Грибіненко, діджиталізація – це впровадження цифрових технологій для оптимізації та автоматизації бізнесових процесів, підвищення результативності та покращення комунікації й взаємодії серед суб'єктів взаємодії [38]. І. Стародуб, керівниця судового відділу fintech - компанії Moneyveo під діджиталізацією в широкому значенні розуміє «цифрові зміни» у тій чи іншій сфері, зокрема, говорячи про юридичну [39]. Проаналізувавши згадані нами підходи до визначення діджиталізації, вважаємо за необхідне запропонувати своє розуміння поняття діджиталізації, саме в сфері дорожнього руху, оскільки діджиталізація дорожнього руху та впровадження технологій штучного інтелекту є важливим напрямком розвитку транспортної інфраструктури в Україні. Під діджиталізацією сфери дорожнього руху пропонуємо розуміти використання сучасних цифрових технологій та інформаційних систем для покращення безпеки дорожнього руху, підвищення якості транспортних послуг та ефективності управління дорожнім рухом.

Одним із напрямків вдосконалення системи дорожнього руху та його забезпечення є саме впровадження діджиталізації та елементів штучного інтелекту у цю сферу суспільного життя. Перші кроки у даному напрямку вже зроблені, адже уряд затвердив єдині напрямки взаємодії спрямовані на підвищення рівня загальної безпеки дорожнього руху в Україні включно до 2024 року. Серед іншого, ця стратегія передбачає і заходи діджиталізації, серед яких:

- автоматична системи технологічних змін за для контролю за дотриманням габаритно-вагового контролю та управління засобами системи габаритно-вагового зважування, які реалізуються завдяки використанню волокно-оптичних передач даних;
- інформування учасників дорожнього руху про про перешкоди, зміни у режимі реального часу тощо з використання електронних засобів;
- системна визначеність та автоматична фіксація місць концентрації

дорожньо-транспортних пригод, аварійно-небезпечних ділянок за для своєчасного інформування учасників дорожнього руху;

- проведення сучасного дистанційного моніторингу руху транспортних засобів з використанням системи ADAS, RFID, GPS;

- формування єдиного інформаційного простору медичного забезпечення у сфері безпеки руху;

- удосконалення системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі [20].

Впровадження таких заходів повинно позитивно вплинути на безпеку дорожнього руху та знизити рівень аварійності на дорогах. Окрім уже затверджених владою заходів, вважаємо за доцільне доповнити цей перелік.

Одним із ключових елементів діджиталізації дорожнього руху в Україні – є впровадження системи електронного моніторингу транспорту. Ця система дасть змогу зібрати інформацію про рух транспортних засобів на дорогах, аналізувати її та використовувати для оптимізації дорожнього руху та регулювання транспортного потоку. Схожі програми уже реалізовані у деяких містах України. До прикладу, у місті Тернополі працює програма «Де транспорт» [40], яка допомагає тернополянам визначити місце перебування потрібного громадського транспорту, і тим самим, розрахувати свій час пересування по місту. Вважаємо, досить ефективним та інформаційним було б створення нових чи запровадження в уже існуючих програм, про стан завантаженості доріг не лише громадським транспортом, а й приватними автомобілями, з включенням інформації про місця концентрації ДТП. Такі додатки дозволять водіям планувати маршрути з урахуванням цих факторів та скоротити час своїх поїздок.

Ще одним проектом діджиталізації дорожнього руху в Україні може стати впровадження та удосконалення системи контролю за дотриманням правил дорожнього руху за допомогою відеокамер, при цьому така система повинна передбачати не лише фіксацію порушення швидкості руху, а інші правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема, порушення

правил маневрування, паркування, дотримання вимог знаків та дорожньої розмітки тощо, а також системи електронної реєстрації транспортних засобів, яка може сприяти попередженню дорожньо-транспортних пригод (ДТП), але сама по собі не є панацеєю в розв'язанні цієї проблеми. Електронна система реєстрації транспортних засобів може містити відомості про технічний стан автомобілів, страхові поліси ОСЦПВ, дозволи на перевезення вантажів та інші параметри, які можуть бути важливими для безпечної експлуатації транспортних засобів. Такі системи можуть значно зменшити кількість порушень на дорогах та забезпечити більш ефективне використання ресурсів поліції та інших служб, які займаються забезпеченням безпеки на дорогах.

Необхідно також поновити роботу над впровадженням системи «розумного міста», яка буде об'єднувати різні технології та інформаційні системи для покращення якості життя мешканців міста та оптимізації роботи муніципальних служб. До складу цієї системи можуть входити такі компоненти, як системи відеоспостереження, системи контролю за станом доріг, мережі Wi-Fi та інші інтерактивні рішення для міст.

Крім того, прикладом використання штучного інтелекту в забезпеченні безпеки дорожнього руху може стати система помічника водія, як мобільний додаток. Це може бути розумний асистент, що аналізує дані з камер, радарів та інших сенсорів автомобіля, щоб допомогти водієві зберегти безпеку на дорозі. Така система може надавати рекомендації водієві про рух по дорозі, прогнозувати ризики небезпечних ситуацій та навіть автоматично реагувати на них, наприклад, зупинити автомобіль в разі небезпеки.

Заключним елементом діджиталізації дорожнього руху може стати розробка комплексної системи розумних доріг. Розумні дороги забезпечують високу рівень безпеки на дорозі шляхом використання технологій, таких як датчики, камери та інші пристрої. Ці технології забезпечують автоматичне контролювання руху транспорту, виявлення

небезпечних ситуацій та попередження водіїв. Вважаємо, що запровадження запропонованих заходів та удосконалення вже існуючих допоможе убезпечити дорожній рух та знизити рівень аварійності на дорогах.

1.2 Нормативно-правове регулювання безпеки дорожнього руху

Питання убезпечення дорожнього руху досить гостро стоїть на порядку денному як національних, так і світових лідерів. Досягнення цієї мети передбачає цілу низку заходів, як зі сторони уповноважених органів держави, так і, звичайно, зі сторони учасників дорожнього руху. При цьому, основою таких засобів повинно виступати досконале та ефективне правове регулювання. Саме система законодавчих актів, спрямованих на досягнення високого рівня безпеки дорожнього руху виступає тим основоположним фактором, на підставі якого необхідно розпочинати вирішення проблеми безпеки дорожнього руху.

Дослідження питання про нормативно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху вимагає певного їх групування для більшої зрозумілості та полегшення самого дослідження. На нашу думку, у системі правового регулювання безпеки дорожнього руху необхідно виділити два етапи: перший включатиме час до здобуття Україною незалежності, що дозволить зрозуміти історію формування такого регулювання та його логіку. Наступний же етап включатиме систему нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху за часів незалежної України. При цьому, останні необхідно поділити та розглянути за їх юридичною силою.

Не ставлячи за мету огляд абсолютно всіх правових актів, які в той чи інший період регулювали дорожній рух на території України, ми лише прагнемо проаналізувати ті основні, які впливали на процес формування безпечного руху. Отже, перший етап регулювання безпеки дорожнього руху

пов'язують із появою першого автомобіля в Україні, що сталося на початку ХХ століття [30, с. 31]. Міністерством шляхів сполучення у 1896 році було прийнято постанову «Про порядок та умови перевезення вантажів і пасажирів шосейними дорогами ... у самохідних екіпажах» [41, с. 132]. Ця постанова і стала визначати порядок та умови перевезення вантажів та пасажирів. Пізніше, у 1902 р. з'явилася постанова «Про порядок пасажирського та вантажного руху містом Києвом на автомобілях», що була прийнята Київською міською думою [42, с. 8], яка доповнила постанову Міністерства шляхів сполучення і закріпила правила дорожнього руху (пасажирського та вантажного) по місту Києву. Слід зазначити, що вже у 1909-му році науковці вперше спробували уніфікувати правила дорожнього руху на міжнародному рівні. Це було зроблено шляхом ухвалення єдиної міжнародної згоди, а саме «Міжнародної конвенції стосовно переміщення автомобілів» [43]. Варто відзначити, що вищевказана Конвенція складалася з 15-ти статей та містила перелік обов'язкових вимог до транспортних засобів, водіїв, правил здійснення обгону. Конвенція уніфікувала чотири міжнародні попереджувальні знаки: «Лоток», «Перехрестя», «Віраж», «Переїзд рейок» і рекомендувала встановлення цих знаків на відстані близько 250-ти метрів до перешкоди. Також в документі закріплювалися вимоги до форми міжнародного водійського посвідчення – «міжнародного дорожнього свідоцтво для тимчасового пересування за кордоном» [45]. Пізніше, у 1910-му році були прийняті Технічні правила про рух автомобілів дорогами загального користування, які за своєю суттю замінили постанову від 1896 року [30, с. 32].

З цього часу розпочався активний розвиток автомобільного транспорту, що, звичайно, вимагало правового регулювання. Тому, у 1925 році прийнято Постанову РНК СРСР «Про призначення Міжнародної Конвенції, що має силу для СРСР, щодо пересування транспортних засобів». Дана постанова визначала, серед іншого правила підготовки водіїв та будову автомобіля, і звичайно види відповідальності за їх порушення [30, С. 36]. Далі, і до

здобуття Україною незалежності, суспільні відносини, пов'язані із дорожнім рухом регулювалися різними нормативно-правовими актами, серед яких:

- Кримінальний кодекс УСРР,
- Адміністративний кодекс УРСР,
- Правила дорожнього руху 1930 р.,
- циркуляр «Про заходи щодо посилення охорони безпеки вуличного руху»,
- «Правила руху автомобільного та гужового транспорту дорогами СРСР 1933 р.»,
- Постанова «Про боротьбу з порушеннями правил експлуатації автотранспорту» 1934 р.,
- «Правила руху й користування автогужовими шляхами УРСР 1940 р.»,
- Постанова Ради Міністрів УРСР «Про заходи щодо боротьби з аварійністю на автомобільному транспорті» 1953 р.,
- «Положення про порядок користування автомобільними дорогами» 1959 р.,
- Статут автомобільного транспорту Української РСР 1969 р. [30, с. 37].

Всі нормативно-правові акти тим чи іншим чином регулювали дорожній рух та забезпечували притягнення до відповідальності осіб, винних у вчиненні правопорушень, що пов'язані із дорожнім рухом.

Із здобуттям Україною незалежності розпочинається якісно новий період розвитку сфери безпеки дорожнього руху. На даному етапі, на нашу думку, доцільно розглядати систему нормативно-правових актів за їх юридичною силою.

Конституція України, як основний закон нашої держави, та законодавчий акт найвищої юридичної сили виступає основою забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, серед її норм можна виділити деякі, що прямо чи опосередковано впливають на цей процес. Як йдеться у положеннях статті 3-ї Конституції України, людина, а також її життя і здоров'я, є надважливими у державі та визначають спрямованість діяльності держави. Крім того честь,

гідність, недоторканність та безпека, говорить Основний Закон, - визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Саме права та свободи людини, а також їх гарантії - визначають зміст та спрямованість діяльності держави. Відтак, за діяльність держави перед людиною відповідає тільки вона. З цього випливає, що головним обов'язком держави є не лише утвердження прав та свобод людини, але і їх забезпечення [16]. Саме ця норма дозволяє розвиватися сфері безпеки дорожнього руху з акцентом на людину, її права та свободи. Говорячи про Основний Закон держави, на нашу думку, доцільно виділити і ще одну норму, яка сприяє забезпеченню дорожнього руху. Звертаючись до положень статті 27-ї Конституції України, можна відзначити, невід'ємність для кожної людини права на життя. Відповідно, законодавець звертає увагу, що заборонено будь-кого свавільно позбавляти життя. Цьому респондує обов'язок, що покладається на державу та полягає у захисті життя людини. Крім того, кожному гарантується право захищати своє життя та здоров'я, а також життя і здоров'я інших людей від можливих протиправних посягань [16]. Дане положення вказує на те, що право людини на життя є невід'ємним правом, отже дорожній рух повинен бути безпечним, а держава, в особі уповноважених органів повинна здійснювати заходи, спрямовані на його безпеку.

Окрім цього, Конституція України стверджує, що частиною національного законодавства України є також чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. При цьому, лише після внесення відповідних змін до Конституції України можливе укладення міжнародних договорів, які суперечать Конституції України [16]. Згідно з цим, далі необхідно проаналізувати основні міжнародні документи, які покликані забезпечити дорожній рух. Серед них можна виділити Конвенцію ООН «Про дорожній рух» від 1968 р. Ця конвенція визначає основні визначення ключових понять у сфері дорожнього руху та управління транспортними засобами, правила дорожнього руху, умови допуску до міжнародного руху автомобілів й причепів, а також велосипедистів [46].

Крім того, варто відмітити і Конвенцію ООН про дорожні знаки та сигнали 1968 р., яка також ратифікована у 1974 р. У ній визначаються загальні положення про дорожні знаки та сигнали, світлові сигнали та про дорожню розмітку [47]. Ще одним міжнародним документом, на який варто звернути увагу є Конвенція СНД про міжнародні автомобільні перевезення, пасажирів і багажу, що ратифікована Україною у 1999 році, положення якої регламентують умови і правила здійснення перевезень, відповідальність перевізників за порушення встановлених правил, порядок звернення громадян, подання зауважень й позовів [48]. Також питання міжнародних перевезень регулюється низкою правових актів, серед яких Конвенція ООН «Про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів», прийнятої у 1956 році, Конвенція ООН «Про міжнародні змішані перевезення вантажів» від 1980 року, Європейська Угода «Про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів» від 1957 року. Крім того, необхідно згадати і резолюцію ООН від 31.08.2020 р. № 74/299 під назвою «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі», яка визначає, що 2021–2030 рр. визнаються другим Десятиліттям дій із забезпечення безпеки дорожнього руху [49]. Це ті основні міжнародні нормативно-правові акти, які, на нашу думку, формують світове бачення безпеки дорожнього руху, та сприяють її забезпеченню.

Розгляд наступної ланки в системі забезпечення безпеки дорожнього руху варто розпочати із закону України «Про дорожній рух», який був прийнятий у 1993 році. Він спрямований на регулювання суспільних відносин у сфері дорожнього руху та його безпеки. Також він визначає основні права, обов'язки, міру відповідальності учасників дорожнього руху та центральних органів державної виконавчої влади, місцевого самоврядування та юридичних осіб, незалежно від форм власності [17]. Серед іншого, даний закон містить положення про учасників дорожнього руху, під якими пропонує розуміти осіб, що користуються автомобільними дорогами, вулицями, залізничними переїздами або інші місцями, призначеними для пересування людей, перевезення вантажів транспортними засобами. Мова

йде про водіїв та пасажирів транспортних засобів, пішоходів, велосипедистів, погоничів тварин [17]. Права учасників дорожнього руху також врегульовані досить детально. Нормативно визначено, що останні мають наступні права:

- право на належні та безпечні умови для дорожнього руху,
- право на своєчасне та пропорційне відшкодування збитків, завданих невідповідністю стану утримання автомобільних доріг та вулиць встановленим вимогам безпеки дорожнього руху, вивчення основних норм та правил дорожнього руху,
- право на отримання своєчасної та достовірної інформації від гідрометеорологічних, дорожніх та комунальних організацій, в тому числі й від органів Міністерства внутрішніх справ України про наявні умови дорожнього руху,
- право на оскарження дій працівника органів державної влади, у разі допущення з його боку порушення норм чинного законодавства [17].

Крім того, учасники дорожнього руху мають певний обсяг обов'язків: вони повинні знати та неухильно дотримуватися вимог законодавства, встановлених правил дорожнього руху та інших нормативно-правових актів, які регулюють безпеку дорожнього руху, мають створювати безпечні умови для інших учасників дорожнього руху, не завдавати шкоди юридичним та фізичним особам, неухильно виконувати наявні розпорядження органів державного контролю та нагляду за дотриманням законодавства про дорожній рух [17]. Також варто відмітити, що Закон України «Про дорожній рух», в тому числі, передбачав і умови допуску до керування транспортними засобами. Даний закон є чинним і дотепер, з урахуванням змін та доповнень до нього. Незважаючи на всі зміни та доповнення, що були внесені до нього, він є досить недосконалим та не виконує функції одного із основних нормативно-правових актів, дія якого спрямовано на забезпечення безпеки руху.

Слід проаналізувати й положення Закону України «Про автомобільний транспорт», прийнятого 5-го квітня 2001 року, який регулює відносини між

транспортними перевізниками, особами, які замовляють транспортні послуги, органами місцевого самоврядування та органами виконавчої влади, власниками транспортних засобів, пасажирами та їхні правовідносини з юридичними й фізичними особами, що забезпечують нормальну діяльність автомобільного транспорту та безпеку здійснення таких перевезень [50].

Визначення правових, економічних, організаційних та соціальних засад для належного функціонування та експлуатації автомобільних доріг, їхнє будівництво, ремонт, зміни в організації дорожнього руху та завдання по утриманню автодоріг в належному стані регулюють норми Закону України «Про автомобільні дороги», прийнятому 8-го травня 2005 року [51].

Серед законодавчих актів у сфері безпеки дорожнього руху також варто відмітити Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів», який визначає основні засади та спрямування політики щодо перевезення небезпечних вантажів, принципи управління та державного регулювання безпеки перевезення небезпечних вантажів, регулює права, обов'язки й відповідальність суб'єктів перевезення небезпечних вантажів [52].

Відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху, що є однією із основних вимог його безпеки, визначає КУпАП, прийнятий 07 грудня 1984 року та покликаний охороняти права та свободи громадян, в тому числі у сфері дорожнього руху, а також власність, конституційний лад України, права та законні інтереси підприємств, установ і організацій [3]. Дія кодексу України про адміністративні правопорушення також спрямована і на забезпечення зміцнення законності, охорону встановленого правопорядку, в тому числі і на превенцію адміністративних правопорушень, зокрема і у сфері руху по дорогах. Правове виховання громадян з метою точного та неухильного дотримання Основного закону держави та інших законів України, а також поваги до прав, честі і гідності інших громадян, до правил співжиття, сумлінного виконання своїх обов'язків, відповідальності перед суспільством є завданням КУпАП [3].

Окрім того саме КУпАП визначає, яке діяння є адміністративним

правопорушенням у сфері дорожнього руху. Він також встановлює вид та міру покарання за такі порушення. Особливості порядку фіксації факту адміністративного проступку та розгляду адміністративних справ у сфері дорожнього руху, а також порядок тимчасового вилучення посвідчення водія. Оскільки за порушення окремих правил дорожнього руху та правил експлуатації транспортних засобів передбачено тимчасове затримання транспортних засобів працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції та інспекторами з паркування, - ці моменти також передбачаються чинним КУпАП. У випадку вчинення суб'єктом адміністративного правопорушення діяння, яке містить склад адміністративного проступку у сфері дорожнього руху, процедура притягнення до відповідальності передбачає і виконання складених постанов, а отже порядок виконання таких постанов, строки їх виконання, а також порядок оскарження заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення й права особи, що притягається до адміністративної відповідальності передбачені аналізованим законодавчим актом [3].

Кримінальна відповідальність за порушення безпеки дорожнього руху, звичайно, є найбільш суворим видом покарання. Єдиним нормативно-правовим актом, що її визначає є КК України, прийнятий 05.04.2001 року. Положення кодексу спрямовані на забезпечення охорони від кримінально-протиправних посягань не лише прав та свобод людини і громадянина, а й власності, громадського порядку та громадської безпеки, довкілля, конституційного устрою України, миру і безпеки людства. Крім того превентивна функція кримінального кодексу, що полягає у створенні умов щодо запобігання кримінальних правопорушень, як для самих правопорушників, так і для інших громадян реалізується через призму КК України [53]. Для здійснення превентивного та карального впливу на правовідносини у сфері безпеки дорожнього руху КК України містить окремий розділ, який покликаний забезпечувати безпеку дорожнього руху - розділ XI під назвою «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та

експлуатації транспорту». Основним завданням розділу є визначення, які суспільно-небезпечні діяння визнаються кримінальними правопорушеннями саме у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, а також нормативне визначення міри покарання, яка може застосовуватись до особи, що вчинила такі порушення. Найбільш поширенішими видами порушень в цій сфері є:

- порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту, яких за період I квартал 2023 року обліковано 77 випадків,

- угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна, - зареєстровано 33 кримінальні правопорушення за той же період;

- порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (4753 випадки вчинення зазначених діянь), при цьому таких правопорушень, які вчинені водіями у стані сп'яніння обліковано 603 випадки. Серед найбільш поширеніших ще варто звернути увагу на незаконне заволодіння транспортними засобами, а також неправомірні дії із номерами вузлів та агрегатів транспортних засобів, які передбачені ст. 290 КК України, яких було вчинено за аналізований період 1115 та 851 відповідно [185].

Наступним кодифікованим нормативно-правовим актом у сфері безпеки дорожнього руху, який доцільно розглянути в межах нашого дослідження є Цивільний кодекс України. Він прийнятий 16 січня 2003 року. Поміж іншим він визначає, що слід вважати джерелом підвищеної небезпеки. Відтак, під джерелом підвищеної небезпеки законодавець розуміє діяльність, яка пов'язана в першу чергу з транспортними засобами, механізмами та обладнаннями, зокрема їх використанням, зберіганням і утриманням. Також це діяльність, яка пов'язана із використанням певного виду речовин (хімічних, радіоактивних, вибухо- і вогненебезпечних та інших). Окремим видом джерела підвищеної небезпеки є діяльність з утримання собак бійцівських порід, диких звірів, службових собак тощо. Обов'язковою

ознакою, яка об'єднує всі ці види діяльностей задля розуміння їх, як джерела підвищеної небезпеки є те, що вони створюють підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб [54]. Окрім вищевказаного, ЦК України визначає особливості відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки для інших учасників дорожнього руху.

У процесі забезпечення безпеки дорожнього руху важливу роль відіграє система правоохоронних органів, зокрема Національна поліція України та її структурний підрозділ патрульна поліція. Загальними для патрульної поліції є завдання передбачені ст. 2 Закону України «Про Національну поліцію», що покладені на всі підрозділи поліції, а саме:

- забезпечення публічної безпеки і порядку;
- охорони прав і свобод людини, а також інтересів суспільства і держави;
- протидії злочинності;

- надання в межах, визначених законом, послуг з допомоги особам, які з особистих, економічних, соціальних причин або внаслідок надзвичайних ситуацій потребують такої допомоги [55]. А тому, Закон України «Про Національну поліцію» від 02 липня 2015 року є частиною законодавства у сфері безпеки дорожнього руху.

Що стосується підзаконних нормативно-правових актів, то в першу чергу необхідно згадати Постанову Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 року № 1306, як один із основних документів, на які покладається завдання убезпечення дорожнього руху. ПДР України відповідно до Закону України "Про дорожній рух" встановлюють загальний порядок руху на території держави. Відповідно, всі інші норми правового регулювання окремих видів відносин в сфері дорожнього руху: перевезення спеціальних вантажів, експлуатація транспортних засобів окремих видів, рух на закритій території повинні відповідати вимогам цих діючих правил [14].

Крім того ПДР України містять положення про :

- обов'язки і права водіїв механічних транспортних засобів, а також про

особливості використання спеціальних сигналів на транспортних засобах,

- права та обов'язки пішоходів, пасажирів, велосипедистів, осіб, які керують гужовим транспортом і погоничів тварин,
- питання стосовно регулювання дорожнього руху,
- особливості початку та зміни напрямку руху,
- подання попереджувальних сигналів,
- розташування транспортних засобів на дорозі,
- швидкість руху та дистанція, інтервал,
- правила проїзду перехресть, зупинка і стоянка,
- окремі положення про переваги маршрутних транспортних засобів,
- проїзд пішохідних переходів і зупинок транспортних засобів,
- особливості користування зовнішніми світловими приладами,
- вантажні та пасажирські перевезення,
- буксирування та експлуатації транспортних складів,
- особливості проведення навчальної їзди,
- рух транспортних засобів колонами, рух по пішохідній та житловій зонах, рух по автомагістралях,
- гірське та міжнародне сполучення. Також вони регулюють порядок використання державних номерних знаків, розпізнавальних знаків. Окремі вимоги до технічного стану транспортних засобів та обладнання містяться в ПДР України.

Згідно з положеннями Постанови КМУ «Про затвердження положення про порядок видачі посвідчення водія та допуску громадян до керування транспортними засобами» від 8 травня 1993 року з наступними змінами та доповненнями, вона встановлює особливості допуску громадян до керування транспортним засобом, лише в тому випадку, якщо вони отримали посвідчення водія України на право керування транспортними засобами відповідної категорії, виключеннями є ті випадки, коли особу тимчасово обмежили в праві керування транспортними засобами. В свою чергу Постанова КМУ «Про затвердження положення про порядок видачі

посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами» зазначає, що основні питання допуску громадян до керування транспортними засобами у період воєнного стану та протягом року з дня його припинення або скасування визначаються постановою КМУ «Про деякі питання допуску водіїв до керування транспортними засобами» [58]. Опосередковано на створення безпечних умов під час дорожнього руху впливають положення постанови КМУ «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу» від 30 січня 2012 року, оскільки вона регламентує порядок проведення «обов'язкового технічного контролю та обсяги перевірки технічного стану транспортних засобів, зареєстрованих уповноваженими органами МВС, за результатами якої встановлюється їх придатність до експлуатації або неможливість експлуатації» [59]. При цьому, в перелік таких транспортних засобів не включаються «легкові автомобілі усіх типів, марок і моделей, причепа (напівпричепа) до них (крім таксі та автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку), мотоцикли, мопеди, мотоколяски» [59]. Інші автомобілі, які прирівнюються до згаданих, не зважаючи на строк їхньої експлуатації, а також «легкові автомобілі, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, вантажні автомобілі незалежно від форми власності вантажопідйомністю до 3,5 тонни, причепа до них - із строком експлуатації до двох років» [59] не включаються в цей перелік. Категорія таких транспортних засобів, як великовагові та великогабаритні є тими, які суттєво впливають на безпеку дорожнього руху, адже у випадку ДТП за їх участю заподіюється шкода не лише водіям чи пасажирам або іншим учасникам дорожнього руху, але і територіальній громаді чи державі. Тому, предмет нашого дослідження вимагає розгляду серед вищезазначених нормативно-правових актів, й положення Постанови КМУ «Про проїзд

великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами» від 18 січня 2001 року № 30.

Вона встановлює вимоги до проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів з вантажем або без нього автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами. Якщо ж міжнародним договором встановлено інші правила, то застосовуються правила міжнародного договору. Поряд з цим, цей нормативно-правовий акт визначає, які транспортні засоби відносяться до великовагових чи великогабаритних.

Законодавчо встановлено, що першочерговими причинами недосконалості регулювання у сфері безпеки дорожнього руху є:

- неналежно-обґрунтована оцінки вартості життя, здоров'я й завданої дорожньо-транспортною пригодою економічної шкоди;
- неналежний рівень розвитку системи збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди з урахуванням різноманітних чинників;
- відсутність ефективної та своєчасної системи сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та оперативне надання постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних допомоги.

Задля забезпечення належного рівня безпеки руху слід також враховувати наступні чинники: «інформаційну взаємодію та залучення уповноважених органів містобудування та архітектури до прийнятих системних рішень щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху» [20]. Зокрема, це має значення для врахування на етапі розроблення містобудівної документації місцевого рівня, а також внесення змін до такої документації. Крім того «бачення пріоритетів інтересів видів транспорту під час прийняття рішень у сфері організації та безпеки дорожнього руху в частині забезпечення принципів сталого розвитку населених пунктів, зокрема сталої міської мобільності; загальна застарілість парку автотранспорту, що не дає змоги повністю використовувати переваги від систем активної та пасивної безпеки, які пропонуються в останніх моделях транспортних засобів; інтенсивність

транспортного та пішохідного руху, що значно перевищує пропускну здатність вулично-дорожньої мережі» [20], - також повинні бути враховані для досягнення мети у вигляді безпечного дорожнього руху. До подібних чинників також відносять і інші, серед яких: «невідповідність стандартів безпеки дорожнього руху сучасним вимогам; недоступність транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення; недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху; системи управління та міжвідомчої взаємодії безпосередньо на місці виникнення масштабних аварій та інших небезпечних подій, у тому числі під час припинення транспортного сполучення внаслідок ускладнення погодних умов; низький рівень підготовки водіїв» [20]. Варто наголосити, що врахування вищезазначених факторів сприятиме підвищенню рівня безпечності руху на дорогах, а також певним чином сприятиме зменшенню аварійності. При цьому такої меті також служить врахування і таких моментів, як «відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл; виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху; заходів з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму; запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху; впровадження сучасних технологій проектування та будівництва об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури» [20].

Для вирішення цих проблем, а також зниження рівня дорожнього травматизму та смертності на дорогах, задля зниження ступенів тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод та зменшення соціально-економічних витрат в наслідок вчинення ДТП та для запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я населення набула законної сили прийнята стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2024 року [20].

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року ж має на меті комплексне розв'язання наявних проблем в транспортній галузі та містить пріоритети її розвитку, зокрема: впровадження євроінтеграційного курсу та імплементації Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII.

Стратегія передбачає наступні способи покращення якості надання транспортних послуг:

- «наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів,
- підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище,
- реагування на необхідність поліпшення системи управління, проведення адміністративної реформи та децентралізації повноважень центральних органів виконавчої влади,
- запровадження антикорупційної політики, корпоративного управління у державному секторі економіки» [19].

Ці дві стратегії є рамковими документами у сфері забезпечення дорожнього руху, на які покладається багато надій щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

Окремими пунктами необхідно зазначити також державні стандарти України у сфері безпеки дорожнього руху, які встановлюють вимоги до дорожньої розмітки, світлофорів та дорожніх знаків. У тому випадку, якщо дорожня розмітка, світлофори чи дорожні знаки чи їх установлення не відповідає відповідним стандартам, вони вважаються незаконними.

Державні стандарти визначають вимоги до організації дорожнього руху, зокрема, коли мова йде про ДСТУ 2587:2021 «Розмітка дорожня. Загальні технічні умови», то він встановлює різновиди дорожньої розмітки, вимоги до її нанесення, а також особливості застосування кожного з видів дорожньої

розмітки. ДСТУ 4092-2002 «Безпека дорожнього руху. Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки» установлює загальні технічні вимоги та правила застосування до світлофорів дорожніх, які призначені для регулювання руху транспортних засобів і пішоходів на автомобільних дорогах і вулицях та залізничних переїздах. ДСТУ 4100:2021 «Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування» поширюється на дорожні знаки, призначені для інформування учасників дорожнього руху щодо умов, напрямків, режимів руху на автомобільних дорогах і вулицях та виїздах на них з прилеглих територій, на територіях об'єктів дорожнього сервісу, а також на матеріали для світлоповертальних поверхонь технічних засобів організації дорожнього руху. Цей стандарт застосовний при розробленні розділу з ОДР у проєктній документації на будівництво доріг, об'єктів сервісу, проєктів (схем) організації дорожнього руху згідно з ДСТУ 8752, а також при виготовленні дорожніх знаків і здійсненні контролю їхньої якості. При цьому, він не поширюється на дорожні знаки та інформаційні табло зі змінною інформацією, знаки туристичні активного туризму (пішого, велосипедного, лижного, кінного тощо), вимоги до яких регулюються згідно з ДСТУ 4241 та ДСТУ 7450 відповідно [60].

Останнє, на що б хотілося звернути увагу під час розгляду цього питання, це проєкти важливих, на нашу думку, нормативно-правових актів, що безпосередньо впливають на безпеку дорожнього руху та спрямовані на підвищення її рівня.

Зокрема, необхідно зосередити увагу на проєкті Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення ролі суспільства у заходах контролю за безпекою дорожнього руху та дотриманням правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів». Він пропонує впровадження інституту сповіщувача на законодавчому рівні. Таким чином, КУпАП має бути доповнений ст. 272-1 «Сповіщувач». Даний проєкт надає поняття сповіщувача та визначає його правовий статус [61].

Здійснивши аналіз запропонованих пропозицій щодо внесення інституту сповіщувача в правову систему України, вбачається, що йому притаманні певні недоліки. Зокрема, недоцільним є запровадження такого інституту саме кодексом України про адміністративні правопорушення. На нашу думку, саме в положенні Закону України «Про дорожній рух» чи то до норм Постанови КМУ від 10 жовтня 2001 року № 1306 «Про Правила дорожнього руху» слід внести зміни та доповнити їх зміст інститутом сповіщувача з визначенням його правового статусу.

Законопроектом «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху особами, які керують самобалансуючими транспортними засобами обладнаними електродвигунами» пропонується внести зміни до Закону України «Про дорожній рух» з метою доповнення його положень ст. 19-1, яка визначить основні права і обов'язки користувачів легкого електротранспорту та поняття користувача легкого електротранспорту [62]. Підтримуючи прагнення законодавця врегулювати усі суспільні відносини в державі, і у зв'язку з цим прийняття подібного нормативно-правового акта, вважаємо, що він має певні недоліки, зокрема норми, що стосуються персонального легкого транспорту повинні бути удосконалені та, зокрема визначені і враховані такі моменти: поняття персонального легкого транспорту, поняття водія персонального легкого транспорту, правового статусу кермувальника ПЛЕ, вимог, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху за участю таких громадян та відповідальності водія ПЛЕ за порушення ПДР.

Проект Закону «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших законів України щодо впровадження обліку штрафних балів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» пропонує знову ввести штрафні бали за «дорожні правопорушення», як один з видів покарань [63]. Зі змісту проекту Закону « Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні

правопорушення та інших законів України щодо впровадження обліку штрафних балів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» вбачається доповнення законодавства України, зокрема, Закон України «Про дорожній рух», а саме включення до нього статті 15-1 під назвою «Штрафні бали». Під штрафними балами пропонується розуміти величину, встановлену законом, яка застосовується для визначення співвідношення між ступенем суспільної небезпеки адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху за для прийняття обґрунтованого рішення про тимчасове зупинення дії водійського посвідчення, та за для повторного проходження навчання водіями, які вчинили певну кількість правопорушень у сфері безпеки руху [63].

На нашу думку, дещо некоректно законопроект надає визначення штрафних балів, адже виходячи з такого визначення, ми не зможемо віднести штрафні бали до виду адміністративних стягнень, передбачених ст. 24 КУпАП. Тоді виникає питання, як зможуть застосовуватися штрафні бали за адміністративне правопорушення, якщо вони не є видом адміністративних стягнень.

Змінами в законодавстві також визначено вид адміністративного правопорушення, за яке можуть застосовуватися штрафні бали та їхня градація відповідно до виду правопорушення. Отже, один штрафний бал може бути нарахований за адміністративне правопорушення, що передбачено частиною п'ятою та десятою статті 121 КУпАП. Два штрафні бали – «за вчинення правопорушення, передбаченого частиною першою, сьомою, одинадцятою статті 121, частиною першою (крім зафіксованих в автоматичному режимі), другою статті 122, частиною першою статті 123 Кодексу України про адміністративні правопорушення». [63]. Згаданими змінами також передбачено, що «за вчинення правопорушення, передбаченого частиною другою статті 121, частиною третьою статті 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення відповідно три штрафні бали; за вчинення правопорушення, передбаченого частиною

четвертою, п'ятою статті 122 (крім зафіксованих в автоматичному режимі), статтею 122-4, частиною другою статті 123 Кодексу України про адміністративні правопорушення – п'ять» [63].

Подібна система існує і в США, де залежно від конкретного виду правопорушення, водію нараховується певна кількість балів. До прикладу, за таке правопорушення, як перевищення швидкості до 10 миль за годину нараховується 3 бали, а на 40 миль у годину (64,37 км) - 11 балів. Порухення дистанції або різке гальмування передбачає нарахування 4 бали тощо. При цьому бали сумуються за останні 18 місяців [64, с. 112].

Крім того, передбачаються правила застосування штрафних балів і вони відрізняються від тих, які запроваджувалися Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху». Норми закону передбачали, що кожному громадянину, який має право керування транспортним засобом, щороку нараховується 150 балів. Штрафні бали накладаються на громадян лише за вчинене ним адміністративне порушення у сфері безпеки дорожнього руху, яке доказово зафіксовано за допомогою камер автоматичної фіксації.

У разі фіксації такого правопорушення, від загальної кількості балів вираховується та кількість штрафних балів, яка передбачена в санкції статті, якою передбачений склад правопорушення [65]. Зареєстрованим же законопроектом передбачаються такі правила застосування штрафних балів:

- застосовуються за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху і при цьому не застосовуються за такі ж правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі;

- можуть нараховуватися лише тим водіям, які є власниками національного посвідчення водія, а отже не нараховуються водіям, які керують транспортними засобами в Україні, але мають посвідчення водія іншої країни;

- нараховуються в момент набрання законної сили постанови за вчинене

адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху;

- обчислення загальної кількості штрафних балів здійснюється протягом попереднього року (попередніх 365 днів), що має значення для прийняття подальших рішень, а штрафні бали, які були нараховані водієві скасовуються через 365 днів з дня їх нарахування [63].

У тому випадку, якщо водію, якому посвідчення водія видано не вперше нарахують понад дванадцять штрафних балів, а водію, який має посвідчення водія менш як один рік – понад вісім штрафних балів, в такому випадку уповноважена посадова особа органів Національної поліції має винести вмотивоване рішення та тимчасово призупинити дію посвідчення водія.

Така система нарахування штрафних балів, що передбачена аналізованим законопроектом, є досить вдалою, але при цьому містить свої недоліки. Зокрема, відсутність можливості застосування штрафних балів до водіїв, які не є власниками національного посвідчення водія, що, на нашу думку, призведе до нетотожного застосування законодавства в цій сфері.

Варто сказати, що незважаючи на наявність певних недоліків чи прогалин щодо впровадження штрафних балів, вважаємо окреслену систему попередження та припинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху необхідною для української правової системи і поряд з штрафною системою вона здатна виконати завдання, що перед нею ставляться: недопущення повторності адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та додаткове стимулювання водія до безпечного керування транспортним засобом.

Стосовно норм проєкту Закону України «Про дорожній рух та його безпеку», який зареєстрований у Верховній Раді України, він є адекватною відповіддю на реалії часу, та готовий замінити уже, як згадувалося чинний Закон України «Про дорожній рух». Проєкт спрямований на вирішення існуючих в Україні проблем дорожнього руху шляхом запровадження комплексних законодавчих змін, які забезпечать вирішення проблем безпеки руху на всіх трьох рівнях та позитивно вплинуть на основні складові

дорожнього руху – його учасників, транспортні засоби, дороги. Він вносить зміни та покращує систему державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, вводячи інституціональні засади, які націлені на забезпечення ефективної взаємодії органів влади та місцевого самоврядування для створення належних та безпечних умов для всіх учасників дорожнього руху.

Законопроект приводить законодавство у сфері дорожнього руху та його безпеки у відповідність до норм національно законодавства та міжнародного законодавства, усуває протиріччя існуючого законодавства у сфері дорожнього руху та його безпеки, надає Правилам дорожнього руху статус закону, чітко пояснюючи окремі їх положення. Законодавчий акт унеможливорює подальше існування багатьох корупційних складових у сфері дорожнього руху та його безпеки: під час здійснення контролю за дорожнім рухом, реєстрації та перереєстрації автомобілів, приймання заліків для отримання посвідчення водія, перевезення вантажів тощо, і передбачає механізми децентралізації у цих питаннях. Він також посилює вплив на поведінку учасників дорожнього руху удосконалюючи та автоматизовуючи контроль за дотриманням ними законодавства у сфері дорожнього руху із застосуванням технічних засобів контролю і фіксації правопорушень, в тому числі й тих, що працюють в автоматичному режимі, передбачає можливість застосування сучасних засобів профілактики і попередження правопорушень. Нормативно-правовий акт забезпечує:

- сучасний рівень допуску водіїв до керування транспортними засобами;
- посилені вимоги до підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації для водіїв;
- приймання заліків на отримання водійського посвідчення;
- своєчасний та належний медичний нагляд та контроль за фізичним й психічним станом здоров'я водіїв транспортних засобів. Цей проєкт посилює безпечність транспортних засобів, що приймають участь у дорожньому русі, шляхом введення постійного і належного контролю за їх технічним станом, а

також посилює безпечність та комфортність автомобільних доріг шляхом посилення контролю за їх станом та впровадження механізмів усунення недоліків, сприяє збільшенню пропускної здатності автомобільних доріг [8].

Підводячи підсумки порушеного нами питання, варто сказати, що починаючи із зародження в Україні автомобільного транспорту, законодавство у сфері безпеки дорожнього руху створювалося і в подальшому розвивалося. Було прийнято надзвичайно велику кількість нормативно-правових актів, дія яких була спрямована на усунення небезпеки дорожнього руху, або хоча б зменшити її рівень. Дещо вдавалося зробити, дещо ні. Але реальність така, що рівень безпеки дорожнього руху є доволі низьким. Для того, аби його підняти необхідно здійснити комплекс дій та заходів, як зі сторони уповноважених органів держави, так і безпосередньо учасників дорожнього руху. Крім того, виклики часу (до прикладу виникнення та існування ПЛЕ) вимагають адекватної реакції з боку законодавця. Всі ці заходи та дії повинні ґрунтуватися на досконало написаному, враховуючому практику розвинених країн законодавстві. Саме на основі ефективного законодавства Україна зможе подолати проблеми безпеки дорожнього руху.

1.3 Адміністративно-правовий статус учасників дорожнього руху

Забезпечення прав та обов'язків людини виступає ключовим елементом та політико-правовим інститутом, що визначає рівень розвитку та становлення демократичного суспільства, виразом його цивілізованості, адже шляхом забезпечення та гарантування правового статусу в державі, людина реалізує та забезпечує саме матеріальні та духовні блага, має можливість для волевиявлення та реалізації й втілення в життя власних інтересів та поглядів. Від гарантованого державою обсягу прав людини суттєво залежать її життя, здоров'я, честь та гідність, недоторканність та відчуття захищеності

й особистої безпеки. На шляху формування правової, демократичної, соціальної держави, Україна проходить такий період, що характеризується змінами в усіх сферах життя суспільства та реалізацією глобальних реформаторських процесів. Неспирними та очевидними видаються позитивні зміни, при цьому не без випадків негативних явищ та процесів, що характеризуються недосконалістю, суперечливістю та повільністю змін на шляху до світових стандартів гарантування та недоторканості прав людини. Мова йде й про проблеми визнання та забезпечення прав, свобод та законних інтересів, як людини, так і громадянина у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Для вирішення таких недосконалостей, слід створити та визначити передумови, за яких реалізація окреслених прав та свобод людини може бути безперешкодною та надзвичайно ефективною, а від так і захист порушених прав та інтересів, через вчинення правопорушення має сприяти їх відновленню, і, звісно ж, притягненню винної особи до законної відповідальності.

Безпечний дорожній рух та зменшення аварійності на дорогах – одне із основних завдань сучасних держав. Забезпечення безпеки дорожнього руху включає в себе вплив на учасників дорожнього руху, який може проявлятися у двох напрямках:

у позитивному - шляхом унормування правового статусу окремих категорій учасників;

та негативному - шляхом встановлення відповідальності чи покладення додаткових обов'язків на учасників дорожнього руху. Обидва ці напрямки передбачають обов'язкову участь суб'єкта впливу - учасників дорожнього руху. У зв'язку з цим виникає питання, хто ж відноситься до учасників дорожнього руху.

На нашу думку, доречно вивчити нормативне визначення учасників дорожнього руху, проаналізувавши основні нормативно-правові акти, які від витоків формування звичних нам правил дорожнього руху, почали виділяти окремих учасників дорожнього руху. Окремі нормативно-правові акти, які

тим чи іншим чином регулювали безпеку дорожнього руху в різні історичні періоди, стосувалися і питання статусу учасників дорожнього руху. У зв'язку з цим. В даному розділі, деякі з них нами будуть проаналізовані з точки зору особливостей регулювання ними адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху.

Отже, першим нормативно-правовим актом, що мав істотне значення для закріплення адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху, виступила Міжнародна конвенція «Щодо автомобільного руху 1926 року». Вона об'єднала в собі детальні вимоги до належного технічного обладнання транспортних засобів, які здійснюють міжнародний рух, в тому числі й окремі положення про фізичну форму, встановлені розміри дорожніх знаків та визначені місця, де вони розташовуються. В Конвенції вперше було затверджено трикутну форму для попереджувальних дорожніх знаків. А вже визнані раніше дорожні знаки були доповнені двома новими: «Залізничний переїзд» та «Зупинка обов'язкова» [43].

Про міри адміністративної відповідальності за порушення нормативно-правових актів, які покликані забезпечувати безпеку дорожнього руху, йшлося в положеннях Адміністративного кодексу УРСР 1927 року – єдиному кодифікованому законодавчому акті, який діяв на той час. Та вже в 1930 році у Києві та Харкові запрацювали на практиці правила дорожнього руху, що закріпили обов'язки для водіїв транспортних засобів, на кшталт того, що «легкові автомобілі і мотоцикли можуть рухатися по вулицях зі швидкістю не більше 25 верст на годину, а вантажівки – не більше 15 верст на годину». Також виведено уточнення, про те, що вночі та за відсутності світлових ліхтарів транспортні засоби не повинні перевищувати швидкість понад 10 верст на годину. Всі транспортні засоби повинні бути обладнані двома друкованими номерними знаками. При цього, вводилися уточнення, а саме передній номерний знак повинен розміщуватися вертикально, на лівому передньому крилі автомобіля та мав бути закріплений особливим кронштейном, що прикріплювався наскрізними болтами встановленого

зразка, а задній номерний знак - повинен був укріплюватися позаду, на кузові автівки або ж на спеціальній стійці на встановленій відстані - не нижче аршини від проїзної частини. Вносилися й застереження, щодо недопустимості використання власноруч написаних номерних знаків [66].

Пізніше, в 1931 році, на черговій всесвітній конференції з безпеки дорожнього руху учасники прийняли Конвенцію «Про введення одноманітності в сигналізацію на дорогах», зміст якої значно розширив номенклатуру дорожніх знаків. Відтак їх стало 26, які поділялися на попереджувальні, наказові та вказівні.

Варто відзначити, що в у 1933 році почали діяти «Правила по застосуванню в Міжнародній конвенції щодо автомобільного руху». Ключовим стало визначення в додатку до цих правил «Основних правил їзди на автомобілях та мотоциклах» [43].

Слід зазначити, що наступним ключовим кроком в забезпеченні безпеки дорожнього руху стало створення в 1936 році окремої інституції - державної автомобільної інспекції та приєднання її до структури Головного управління міліції.

Положення про роботу новоствореної інспекції затвердили в 1936 році відповідною Постановою. Згідно з цим положенням ДАІ наділялася відповідними повноваженнями, а саме «вона вправі припиняти експлуатацію технічно несправних автомобілів та 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 штрафи» [67, с. 132–133].

Згодом, у 1940 році, було затверджено Правила руху й користування автогужовими шляхами. Такі правила поширювалися на дорожній рух всіма шляхами загального користування та на всі види перевезення спеціальними засобами. Цінністю цієї постанови стало визначення абсолютно нового виду адміністративного стягнення за порушення діючих норм – штрафу,

винесеного та визначеного на місці вчинення порушення [68].

Задля забезпечення розвитку міжнародного дорожнього руху та реалізації забезпечення його безпеки для всіх країн світу було підписано в 1949 році «Конвенцію про дорожній рух». Цей важливий нормативно-правовий акт відіграв ключову роль для становлення та визначення адміністративно-правового статусу всіх учасників дорожнього руху. Саме він закріпив, на міжнародному законодавчому рівні обсяг їхніх прав та обов'язків. Дана Конвенція містила і положення про дорожні знаки й сигнали, а також їхній фізичний вираз та місця й правила їхнього встановлення.

Черговим документом, що відіграв значну роль для визначення та визнання на законодавчому рівні правового статусу в адміністративних правовідносинах учасників руху на дорогах стали «Правила руху вулицями та дорогами» 1960 року. Слід відмітити, що поширювалися згадані правила на абсолютно всі дороги й вулиці, проїзди загального значення. Згідно цих Правил, рух для транспортних засобів дозволявся лише по правій стороні проїзної частини [69]. Відтак всі учасники руху мали виконувати вимоги дорожніх знаків, сигналів світлофорів й регулювальника, розмітки, повинні були бути уважними під час здійснення дорожнього руху. Чи не вперше, вищевказаний нормативно-правовий акт визначив правила, які поширювалися й на пішоходів та пасажирів, а також ряд обов'язкових правил для окремої категорії учасників руху – велосипедистів. Визначив серед іншого і основні обов'язки, що покладалися на водіїв; вимоги, яких слід дотримуватись при перевезенні пасажирів, правила щодо руху транспортних засобів та єдині вимоги й стандарти до належного технічного стану транспортних засобів. Важливим моментом стало закріплення обов'язковості використання освітлювальних приладів, а також визначення алгоритму дій учасників руху при вчиненні дорожньо-транспортної пригоди.

Слід відмітити, що прийнята в 1968 році Конвенція «Про дорожній рух» визначила коло учасників дорожнього руху - водіїв, вершників, велосипедистів, візників, погоничів та пішоходів. Норми згаданого

документа визначили їхні права, обов'язки та особливості руху на дорогах [46].

Нові правила дорожнього руху, які детально визначили «обов'язки для водіїв, пасажирів та пішоходів, правила руху, зупинку чи стоянку транспортних засобів, правила проїзду перехресть, пішохідних переходів, зупинок загального користування та залізничних переїздів, перевезення людей та вантажів, перелік дорожніх знаків та сигналів регулювальника, правила руху у темну пору доби, буксирування транспортних засобів» були прийняті у 1973 році [70].

Наступним важливим кроком в історії розвитку адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху стало прийняття у 1980 році «Основ законодавства СРСР і союзних республік про адміністративні правопорушення» [71, с. 35]. Відтак, на законодавчому рівні закріпено адміністративну відповідальність за порушення встановлених правил в сфері безпеки дорожнього руху та визначено єдине розуміння адміністративного правопорушення. Так, адміністративним правопорушенням визнавалася «протиправна, винна дія, що посягає на державний або громадський порядок, соціалістичну власність, права та свободи громадян або встановлений порядок управління, за яку законодавством передбачено адміністративну відповідальність» [71, с. 35]. Задля ефективного та зручного застосування мір покарання за адміністративні правопорушення, у 1984 році було ухвалено єдиний Кодекс Української РСР про адміністративні правопорушення [3].

Новий кодифікований нормативно-правовий акт набрав широкого застосування, та задля детального регулювання окремих питань у сфері забезпечення безпеки руху, у 1993 році було прийнято доповнюючий нормативний акт – Закон України «Про дорожній рух» [17] та доповнено діючі правила дорожнього руху постановою КМУ «Про затвердження правил дорожнього руху» [14], які закріпили адміністративно-правовий статус учасників руху самостійної та незалежної держави – України. Та вже у 2001 році постановою КМУ було затверджено правила дорожнього руху, які діють

по цей день.

Отже, проаналізувавши основні нормативно-правові акти, які визначали поняття учасників дорожнього руху та їх правовий статус у їх історично-визначеному існуванні, можемо зосередитись на сучасності.

Правила дорожнього руху, як один із основних нормативно-правових актів, дія якого спрямована на забезпечення дорожнього руху визначають, що учасником дорожнього руху, слід вважати особу, яке безпосередньо рухається дорогою, в якості пішохода, водія, погонича тварин, пасажира, велосипедиста чи особи, що рухається в кріслі колісному [14]. Таким чином, поняття учасник дорожнього руху визначено через перелік осіб, які беруть участь у дорожньому русі.

Відповідно до положень норм Закону України «Про дорожній рух», учасниками руху визнаються «особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів, тобто це водії та пасажири транспортних засобів, пішоходи, особи, які рухаються в кріслах колісних, велосипедисти, погоничі тварин» [17].

Даний закон пропонує визначення поняття учасник дорожнього руху через окреслення кола ознак таких осіб, а саме: вони повинні для реалізації руху використовувати «автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів» і, крім цього, передбачає знову ж таки перелік осіб, які наділені цими ознаками. Як бачимо, цей нормативно-правовий акт не згадує серед учасників дорожнього руху осіб, що рухаються в кріслах колісних, але при цьому називає вершників як учасників.

Крім того, КУпАП серед учасників дорожнього руху додатково виділяє особу, яка керує транспортним засобом. А стаття 126 вищевказаного кодексу закріпила адміністративну відповідальність особи, яка «не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки, або стосовно якої встановлено тимчасове

обмеження у праві керування транспортними засобами», а стаття 130 КУпАП закріпила на законному рівні «відповідальність за керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» [3]. При цьому, особа, яка керує транспортним засобом у контексті цих статей не є водієм.

Виникає ситуація, коли правове становище такого учасника дорожнього руху не врегульовано ні правилами дорожнього руху, ні Законом України «Про дорожній рух», що, на думку, науковців, є очевидною прогалиною, врегулювання якої потребує невідкладного втручання з боку суб'єктів законодавчої ініціативи [73, с. 182].

На даний момент, у Верховній Раді України зареєстрований законопроект «Пронесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху особами, які керують самобалансуючими транспортними засобами обладнаними електродвигунами (електросамокат, сігвей, сегвіл, гіроскутер)» [62], за допомогою якого пропонується доповнення Закону України «Про дорожній рух» окремою імперативною нормою, яка спрямована на визначення правового статусу користувачів, тобто визначить учасниками дорожнього руху нову категорію суб'єктів у статті 19-1.

Таким чином в українському законодавстві з'явиться ще один учасник дорожнього руху – користувач персонального легкого електротранспорту, якого також необхідно буде включити до переліку учасників. При цьому, законодавцю необхідно визначитися з назвою такого учасника: користувач

чи водій персонального легкого електротранспорту.

Відсутність чіткого нормативно-правового визначення поняття учасник дорожнього руху негативно впливає на якість правозастосовної практики у сфері безпеки дорожнього руху та й на саме убезпечення дорожнього руху. Законодавцю слід або передбачити ознаки учасника дорожнього руху на законодавчому рівні, не називаючи повного переліку таких учасників і надаючи змогу відносити до їх переліку осіб залежно від того, чи відповідають вони певним ознакам, або ж для усунення неточностей закріпити повний перелік учасників дорожнього руху.

Тобто, можемо зробити висновки, що перелік учасників дорожнього руху є теоретично та нормативно визначеним. Та здійснюючи комплексний аналіз теоретичних досліджень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, вважаємо за доречне розглядати адміністративно-правовий статус учасників дорожнього руху з моменту виникнення суспільних відносин в сфері безпеки дорожнього руху.

Відсутність чіткого нормативно-правового визначення поняття «учасник дорожнього руху» негативно впливає на якість правозастосовної практики у сфері безпеки дорожнього руху та й на саме убезпечення дорожнього руху. Законодавцю слід або передбачити ознаки учасника дорожнього руху на законодавчому рівні, не називаючи повного переліку таких учасників і надаючи змогу відносити до їх переліку осіб залежно від того, чи відповідають вони певним ознакам, або ж для усунення неточностей закріпити повний перелік учасників дорожнього руху.

В результаті комплексного аналізу теоретичних досліджень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, вважаємо за доречне розглядати адміністративно-правовий статус учасників дорожнього руху з моменту виникнення суспільних відносин в сфері безпеки дорожнього руху.

Висновки до Розділу 1

Під дорожнім рухом варто розуміти суспільні відносини, врегульовані нормами права, які виникають в процесі руху його учасників, як за допомогою транспортних засобів, так і без них по дорогах державного чи місцевого значення, тротуарах та інших незаборонених законом місцях, порушення безпеки яких, тягне за собою передбачену законом відповідальність.

Беручи за основу позиції вчених щодо визначення поняття суспільних відносин, цілком логічно визначити дорожній рух саме як суспільні відносини, оскільки учасники дорожнього руху в процесі реалізації цього руху вступають у певний зв'язок між собою, причому це зв'язок характеризується наявністю взаємних прав та обов'язків. Останні забезпечуються та гарантуються державою в особі уповноважених органів.

Дорожній рух виникає лише тоді, коли його учасники перебувають у певному зв'язку між собою. Тому, постає питання, чи можуть виникати такі відносини між водієм, який не рухається, а просто перебуває в припаркованому автомобілі та пішоходом, який переходить проїзну частину. Очевидно, що ні. Такі відносини, що супроводжуються взаємними правами та обов'язками можуть виникнути лише у разі руху хоча б одного з цих учасників в певний час та в певному місці.

Дорожній рух безпосередньо пов'язаний із рухом учасників, які передбачені ПДР України та законом України «Про дорожній рух». При цьому, учасники дорожнього руху можуть рухатися по дорозі, як за допомогою транспортних засобів, так і без них. В такому випадку вони будуть брати участь у дорожньому русі в якісно новому статусі: водія та пасажиря; із використанням велосипеда – велосипедиста; із використанням крісла колісного – особи, яка рухається у кріслі колісному.

Якщо учасники дорожнього руху не виконують, або ж виконують неналежним чином свої обов'язки настає відповідальність передбачена

законом. Так, відповідно до п. 1.9 ПДР України, особи, які порушують ці Правила, несуть відповідальність згідно із законодавством. Також юридичні та фізичні особи, винні в порушенні законодавства про дорожній рух, відповідних правил, нормативів, несуть відповідальність згідно з законодавством України.

З урахуванням розробки та дослідження поняття безпеки дорожнього руху, можна зробити висновок, що безпека дорожнього руху – це стан захищеності життєвоважливих для учасників дорожнього руху інтересів, прав і свобод, гарантування та забезпечення яких покладається на органи державної влади, органи місцевого самоврядування, їх посадових осіб та представників громадськості, які взаємодіють задля реалізації та належного захисту інтересів держави в цілому від ймовірних загроз.

Одним із напрямків вдосконалення системи дорожнього руху та його убезпечення є саме впровадження діджиталізації та елементів штучного інтелекту у цю сферу суспільного життя. Перші кроки у даному напрямку вже зроблені, адже уряд затвердив «Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2024 року».

Незважаючи на всі зміни та доповнення, що були внесені до Закону України «Про дорожній рух», він є досить недосконалим та не виконує функції одного із основних нормативно-правових актів, дія якого спрямована на забезпечення безпеки дорожнього руху.

Законопроект «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху особами, які керують самобалансуючими транспортними засобами обладнаними електродвигунами (електросамокат, сігвей, сегвіл, гіроскутер)» яким доцільно внести зміни до Закону України «Про дорожній рух», щоб доповнити його статтею 19-1, яка на законодавчому рівні визначить основні права та обов'язки для користувачів персонального легкого електротранспорту, поняття користувача персонального легкого електротранспорту, що, вважаємо, є одним із

пріоритетних напрямків розвитку національного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху.

Проект Закону «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших законів України щодо впровадження обліку штрафних балів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», яким пропонується знову ввести штрафні бали за такі правопорушення як вид покарання, незважаючи на наявність певних недоліків чи прогалин є необхідним для української правової системи і поряд з штрафною системою, здатні виконати завдання, що перед ними ставляться: недопущення повторності адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та додаткове стимулювання водія до безпечного керування транспортним засобом.

Проект Закону України «Про дорожній рух та його безпеку», який зареєстрований у Верховній Раді України є адекватною відповіддю на реалії часу, та готовий замінити уже чинний Закон України «Про дорожній рух».

РОЗДІЛ 2

ПРАВОВИЙ СТАТУС СУДОВИХ ОРГАНІВ ТА ЇХ РОЛЬ В УБЕЗПЕЧЕННІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

2.1 Органи правосуддя, як суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху

На теперішній час, на початку XXI століття, у будь-якому суспільстві новітнього світу, основні державотворчі інституції намагаються дати визначення правам людини, закріпити їх на законодавчому рівні та визначити ефективний механізм гарантування цих прав, їх захист та дотримання. Громадянські права, політичні гарантії, юридичний та правовий захист економічних, соціальних й культурних прав – усіма цими питаннями, чи не щодня, переймається весь цивілізований світ, кожна країна. Не залишається осторонь і наша держава, як активно розвивається на шляху досягнення конкурентного, в порівнянні з найрозвинутішими державами сучасного світу, рівні.

Першим слід відмітити, одним із ключових механізмів захисту прав людини на державному рівні, є механізм стримування й противаги, що гарантує чітку взаємодію, взаємні права й обов'язки, рамки взаємного впливу на діяльність між гілками влади. Судова гілка влади є однією з основних гілок влади в Україні, яка покликана гарантувати, захищати та відновлювати порушені права людини. Хоч значення механізму стримувань та противаг серед дослідників викликає неоднозначне трактування, саме в розрізі забезпечення прав людини, на нашу думку, роль цього механізму є надважливою, адже забезпечує належні умови функціонування всіх незалежних гілок влади, які безпосередню реалізують державну владу.

Доречним видається зупинитися саме на дослідженні та комплексному аналізі саме судової гілки влади в Україні, через призму її нормативного визначення, функціонального гарантування діяльності суддів та визначення

ролі суду в чіткій сформованій системі органів судової влади, юрисдикційного розподілу судових інституцій та виконання основних функції окремими судами.

Отже, слід зазначити, що судова гілка влади в державі має виключні повноваження, без виконання яких є неможливим реалізація принципу верховенства права. Сам розвиток суспільних відносин у контексті цілковитої пропорційності та належності стає недосяжним, відтак, рівень справедливості стане неможливими для кожного. Кожна держава, яка першочерговим завданням має своєчасне та належне забезпечення правосуддя, зобов'язана визнати та прийняти таку систему судоустрою, яка допоможе направити всі зусилля реалізації судової влади в потрібному напрямку за для ефективного, раціонального та достатнього виконання покладених завдань. Посилаючись на міжнародний досвід та взявши до уваги визнаний рейтинг «Індекс верховенства права» (World Justice Project), що набули сили в 2020 році, висновки для нашої держави залишаються невтішними, попри активну реалізацію судової реформи, наша держава посідає лише 72 місце серед 128 країн світу, в яких реалізується та забезпечується принцип верховенства права при здійсненні правосуддя [74]. Такий низький показник довіри громадян засвідчує той стан справ, що в Україні, попри велику кількість проведених реформ, зокрема й у сфері судоустрою, рівень довіри населення, саме до суду та всієї судової влади залишається низьким. Проведене дослідження суспільної думки, щодо рівня довіри українців до судової влади та стосовно належної її організації продемонструвало також невтішні результати. Згідно статистичних даних, кожен восьмий з опитуваних довіряє вітчизняним судам, а кожен шостий переконаний, що проведена оптимізація судів не забезпечує належний механізм доступу до правосуддя. Вищевказане породжує нагальну потребу більш чіткого плану реалізації прийнятих реформаційних змін не лише на нормативному рівні, а й на практиці. Доречним видається прийняти ефективний документ – стратегію, щодо

стратегічно-виправданого етапу розвитку судової гілки влади та визначити подальші шляхи та цілі за для досягнення достатнього рівня реалізації правосуддя в державі й підвищення рівня довіри населення до судів.

Попри значущість існування судової гілки влади, покликаної забезпечувати права людини, в тому числі у сфері дорожнього руху, існує ряд недоліків та недопрацювань, які слід усунути. Та, перш за все, вважаємо за доцільне, проаналізувати судову владу в Україні в цілому, її систему інституцій, основні функції, мету функціонування та завдання.

Першочерговою метою реалізації функцій судової гілки влади, як такої ланки реалізації влади щодо забезпечення правосуддя, слід виділити забезпечення надійного способу та засобу захисту прав і свобод людини та громадянина, що ґрунтуються на засадах традиційних норм справедливості, добросовісності та букви закону, не пов'язаному з особливостями державного ладу чи окремої ідеології. Такі твердження висунув науковець В.Ф. Бойко [75, с. 3].

В чинному законодавстві закріплено основні гарантії здійснення справедливого правосуддя, ними визнаються: незалежність, неупередженість, безсторонність суддів, недоторканність, самостійність суддів та їх підкорення лише закону. Така системна визначеність самостійності судової гілки влади свідчить про її незалежність від інших гілок влади, що створює належні умови для локального захисту прав людини й громадянина, попри цілі й інтереси інших владних структур.

Попри відсутні важелі впливу зі сторони владних органів, на прийняття суддівського рішення, вважаємо за доцільне визначити ключову роль для успішного функціонування всіх гілок влади, в тому числі і судової, суспільного, громадського контролю за їх діяльністю. А так як, судді не несуть відповідальності за прийняті рішення, саме механізм стримувань та противаг здійснює опосередкований контроль за функціонуванням судової гілки влади зі сторони інших гілок влади.

Як логічно та змістовно підмітив К. Поппер у своїй науковій доповіді на

міжнародній конференції «The Mont Pelerin Society» у 1954 р. «Держава є необхідним злом: не слід збільшувати його владу понад необхідну. Відмінність же між демократією та тиранією полягає в тому, що при належному дотриманні демократії, тиску уряду можна уникнути без кровопролиття, а при тиранії цього досягнути просто неможливо, але демократія, сама по собі, не може наділити громадян всіма благами, і не слід цього від неї очікувати, оскільки діяти можуть тільки громадяни демократичної держави, а не демократія, яка лише створює необхідні умови, механізми та межі, в яких громадяни можуть діяти організовано та послідовно [76, с. 581]. При цьому, продовжував він, - «демократами стають не тому, що більшість завжди права, а тому, що демократичні традиції є найменшим із відомого зла і, якщо більшість вирішить на користь тиранії, демократ зовсім не повинен вважати, що в його погляди закралась якась фатальна помилка. Державна влада завжди амбівалентна в тому розумінні, що за відсутності сильної традиції вона здатна слугувати не тій меті, для якої вона призначена, особливо в країні, де демократична традиція ще не є достатньо сильною» [76, с. 581].

Діючий в державі механізм системи стримувань та противаг забезпечив можливість судовій гілці влади, відповідно до положень статті 126 КУ реалізовувати свої функції незалежно від законодавчої та виконавчої гілок влади в передбачених законом межах. В Україні, нормативно визначено, що судові органи влади діють самостійно та виступають в якості абсолютно незалежної сфери публічної влади. Лише система судових органів наділена правом та повноваженнями щодо здійснення правосуддя, тлумачення норм права та мають власну систему органів, які визначені законом – судами [16].

Важливо звернути увагу на деяку проблемність питання місця суду у системі органів, уповноважених розглядати справи про адміністративні правопорушення, в тому числі і у сфері безпеки дорожнього руху з огляду на концепцію стримувань та противаг. Ця проблемність полягає в тому, що на думку окремих науковців, лише одна наявність органів правосуддя серед

кола суб'єктів притягнення до адміністративної відповідальності говорить про пережиток радянського минулого та є її спадком [188, 271-272]. Загальний вчений вказує, що система стримувань та противаг, на основі якої побудований механізм поділу влади в Україні не є повністю реалізованим у зв'язку з такими повноваженнями суду, адже правопорушення, які є адміністративними за своєю природою повинні преслідуватися, припинятися та попереджуватися в порядку, передбаченому нормами адміністративного права, тобто органами виконавчої влади, що в свою чергу розуміється, як позасудовий порядок. В такій ситуації, очевидно, що судова влада втручається в діяльність виконавчої влади, що суперечить аналізованій системі стримувань та противаг [188, с.218]. При цьому виправлення описаної проблеми, на думку авторів, що мають подібні думки, можливе лише, коли суд буде вилучений з числа суб'єктів, які мають повноваження за вчинення адміністративних правопорушень, в тому числі і у сфері безпеки дорожнього руху, застосовувати адміністративно-деліктні заходи. Це в свою чергу сприятиме відновленню повноцінної реалізації системи стримувань та противаг, а також надасть можливість оскаржувати рішення органів та посадових осіб, уповноважених притягати до адміністративної відповідальності винних осіб, в порядку передбаченому Кодексом України про адміністративні правопорушення до адміністративного суду [194, с. 123]. Подібною точки зору дотримується і Д. Бахрах, який стверджує, що діяльність суду щодо притягнення осіб, які вчинили адміністративні проступки до адміністративної відповідальності за своєю природою є не не реалізацією правосуддя, а здійснення виконавчої влади [194, с. 124].

Водночас, в науці існують і протилежні думки. Так, Ю. Битяк та М. Тищенко, аналізуючи цю ситуацію, впевнено стверджують, що діяльність суду з притягнення осіб, що вчинили адміністративні правопорушення до відповідальності є одним із видів звичайного правосуддя, а тому не є управлінською діяльністю, та й очевидно, що повноваження виконавчої

влади за таких умов не узурпуються судовою владою. Останнє підтверджується тим, що розгляд справи про адміністративне правопорушення ґрунтується не на принципах управлінської чи адміністративної діяльності, а саме на принципах правосуддя. Більше того, така діяльність реалізується у передбаченій законом процесуальній формі [189, с. 217; 190, с. 291].

Розглядаючи дане питання існує і третя точка зору, яка пояснюється особливим статусом органів правосуддя у системі суб'єктів адміністративно-деліктної діяльності. Тут доречно згадати М. Лошицького та С. Короеда, які впевнені, що під час здійснення адміністративно-деліктної діяльності суду притаманна подвійна природа, а саме останній виступає одночасно і органом адміністративно-деліктної юстиції та адміністративно-юрисдикційним органом, що і породжує особливість особливості в його діяльності, та не спотворює систему стримувань та противаг [191, с. 32; 192, с. 101-103]. Д. Лук'янець, здійснюючи дослідження в цій сфері, говорить про шляхи врегулювання аналізованої проблеми. Він стверджує, що задля усунення неточностей та спроб суду узурпувати повноваження органів виконавчої влади, достатньо було б обмежити суд у повноваженнях щодо розгляду лише окремих категорій справ, що унеможливило б порушення принципів побудови державної влади [193, с. 292-293].

Проаналізувавши основні погляди науковців на проблемну ситуацію, хочемо сказати, що ми не підтримуємо тих вчених, які вказують на управлінську діяльність органів правосуддя під час реалізації повноважень щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення та притягнення порушників до адміністративної відповідальності. Це підтверджується, по-перше, тим, що суд розглядає такі справи лише у конкретно передбачених законом випадках, або ж у випадку вчинення таких правопорушень певним колом суб'єктів (наприклад, особами, які не досягнули повноліття). А по-друге, діяльність суду має свої процесуальні особливості у тих випадках,

коли такий розгляд підпадає під повноваження суду. Ці особливості передбачені Законом України «Про судоустрій та статус суддів» та іншими нормативно-правовими та підзаконними нормативно-правовими актами, що регулюють їхню діяльність.

Перш ніж перейти до розгляду питання участі судових органів у впливі на забезпечення дорожнього руху, доцільно розглянути вид провадження, в якому така участь стає можливою. Відповідно до теорії адміністративного права та адміністративно-процесуального права, така участь можлива, як у межах адміністративно-деліктного провадження, так і в адміністративно-процесуальному провадженні.

Стосовно першого виду провадження, то частіше його називають провадженням у справах про адміністративні правопорушення. При цьому, серед вчених відсутній єдиний підхід щодо його визначення. Як врегульовані правовими нормами суспільні відносини [206, с. 327], - визначає таке провадження вітчизняний науковець Е.Ф. Демський. Крім того, автор говорить, що такі суспільні відносини формують сукупність процесуальних дій, які можуть бути спрямовані на розгляд справ про адміністративні правопорушення, їх вирішення, а також безпосереднє виконання рішень, прийнятих за результатами такого розгляду. Згідно розуміння Т.О. Коломоєць такої діяльності, вона являє собою процесуальну діяльність, що відповідно врегульована правовими нормами, зокрема адміністративно-процесуального права, а також така діяльність спрямована на притягнення до передбаченої законодавством України відповідальності осіб, винних у вчиненні адміністративних проступків [205, с. 189]. Як вид адміністративно-юрисдикційної діяльності розглядає провадження у справах про адміністративні правопорушення В.Б. Авер'янов [114, с. 515]. Таким чином, можемо виокремити серед визначень аналізованих вчених певні ознаки провадження у справах про адміністративні правопорушення. Зокрема, :

- це певна діяльність, яка врегульована на рівні законодавства;

- така діяльність носить характер процесуальної, тобто здійснюється в рамках конкретно визначеної законодавчо процедури;
- аналізовану діяльність реалізують спеціально уповноважені органи та їх посадові особи;
- її мета полягає у забезпеченні адекватної реакції зі сторони держави на ті адміністративні правопорушення, які були вчинені порушниками;
- забезпечується силою державного примусу.

Сказане дозволяє зробити висновок що така діяльність є управлінською, тобто спрямованою на реалізацію уповноваженими суб'єктами своїх законних повноважень. Водночас таку діяльність здійснюють і судові органи, що викликає деяку неясність, на думку окремих науковців, з точки зору її природи. Ці погляди буде розглянуто далі в роботі.

Щодо іншої форми участі суду у впливі на сферу безпеки дорожнього руху, то вона реалізується у виді так званого конфліктного провадження, коли він розглядає адміністративні справи щодо оскарження рішень, дій, а також бездіяльності уповноважених державних органів, що забезпечують безаварійний рух. Така діяльність регулюється Кодексом адміністративного судочинства України, основними суб'єктами якої виступають місцеві суди.

Основними нормативно-правовими актами, котрі визначають роль суду, види судів та їх юрисдикцію, правовий статус суддів та їх функціональні обов'язки – є Конституція України та Закон України «Про судоустрій та статус суддів».

Так, відповідно до Конституції України, судовій владі присвячений VIII розділ, який має назву «Правосуддя», та передбачає основні принципи забезпечення правосуддя в державі. Звісно ж, не обійшлося без неточностей, адже в даному розділі існує ототожнення понять «судова влада» та «правосуддя», що є не зовсім доречним, необґрунтованим. Оскільки, таке ототожнення понять формує в громадян хибну думку та провокує неналежне усвідомлення ролі судової гілки влади в державі, як на рівні

сприйняття та удосконалення теоретичних принципів реалізації системи судових органів, так і на рівні практичної правозастосовчої діяльності уповноважених на це органів [16].

Відповідно до статті 1 Закону України «Про судоустрій та статус суддів» [77], в останньому визначено основні засади організації судової влади в державі та загальні, визначені Конституцією України, принципи поділу влади в державі Україна.

Для об'єктивності дослідження, доречно проаналізувати закордонний досвід та з'ясувати, як в іноземних державах на законодавчому рівні відбувається розподіл влади. До прикладу, поняття судової влади нормативно визначене в статтях 64-66-1 Конституції Французької республіки від 1958 року та називається «*autorité judiciaire*», що вважається тотожним терміну «*ouvoir judiciaire*» [78].

В Основному законі Німеччини визначено основоположні засади судової влади [79], «вся державна влада посилається з народу й реалізується шляхом голосування, а також через спеціальні органи законодавчої, виконавчої та судової влади. Законодавча влада пов'язана конституційним ладом, а виконавча та судова – законом і правом. Під час реалізації законодавчої, виконавчої та судової влади, держава захищає природні основи життя, усвідомлюючи свою відповідальність перед майбутніми поколіннями». Здійснивши аналіз вищенаведеної норми, слід відмітити, що на думку нормотворців Німеччини, для того, щоб ефективно та досконало визначити роль та значення судової влади країни, спочатку слід встановити її основні функції й обсяг та сферу повноважень, з'ясувати мету, для якої вона створена та основні принципи, що застосовуються для досконалого функціонування системи судових органів.

Говорячи про національне законодавче визначення, слід відмітити, що функціями судової гілки влади слід визнавати способи та напрями реалізації та забезпечення судами загального правосуддя. Ці функції покладені законом на Конституційний Суд України та суди загальної юрисдикції, які

функціонують на основі вимог закріплених на рівні Конституції та законів України.

Аналіз наукової літератури довів, що існують різні підходи щодо класифікації функцій судової влади.

Зарубіжні та українські вчені розподіляють функції судової влади на основні (базові) та допоміжні (факультативні). При цьому, більшість науковців у своїх доктринальних працях відносять до основних функцій судової влади наступні: правосуддя, судовий контроль та конституційний контроль [80, с. 72].

Теоретичні дослідження вважають, що допоміжними є такі функції: судовий нагляд, виховна функція попередження правопорушень, законодавча ініціатива, узагальнення судової практики та аналіз судової статистики тощо [80, с. 73].

Систематизація окремих доктринальних висновків учених в інтерпретації та на думку вітчизняного науковця М. Суховія, дає підстави для пропозицій щодо класифікації функцій судової влади на «зовнішні, які впливають і діють на широке коло суб'єктів, і серед них у першу чергу: правосуддя, судового контролю, судового управління, суддівського самоврядування; комбіновані або змішані: правотворча функція, виховна та профілактична» [81, 240 с.].

Науковець П. Карпечкін пропонує, на нашу думку, більш складну класифікацію функцій судової влади, а саме поділяє їх на «функції судів загальної юрисдикції виділені в групи, які поєднуються за критеріями класифікації функцій судів загальної юрисдикції» [82, 212 с.]. Так, він виділяє функції місцевих судів, функції апеляційних судів, а також функції вищих спеціалізованих судів і Верховного Суду за критерієм суб'єкта їх реалізації. Наступним критерієм, що згадується науковцем є об'єкт правосуддя. За цим критерієм автор виділяє

- «функцію цивільного правосуддя,
- функцію господарського правосуддя,

- функцію кримінального правосуддя;
- за способами правосуддя:
 - правозастосовна функція,
 - нормотворча функція,
 - правозахисна функція,
 - представницька функція,
 - функція організаційного, кадрового, фінансового, матеріально-технічного та іншого забезпечення діяльності судів загальної юрисдикції;
- за формою здійснення судочинства:
 - функція кримінального судочинства,
 - функція цивільного судочинства,
 - функція спеціалізованого судочинства;
- за часом здійснення функцій:
 - постійні функції,
 - тимчасові функції;
- за територією здійснення функцій:
 - загальнодержавні функції,
 - місцеві функції» [82, 212 с.].

Проблемні питання функцій судової влади були предметом дискусії і для таких теоретиків, як В. Горшеньов і І. Шахов. Відповідно до підходів цих науковців, функції судової влади можна класифікувати на такі: пов'язані зі здійсненням правосуддя, постанови вироку; функції, спрямовані на забезпечення контролю за органами дізнання, слідчим під час досудового провадження; функції із забезпечення гарантій прав та свобод людини і громадянина у кримінальному судочинстві. Аналізуючи підходи до класифікації функцій судової влади, слід зазначити, що в усіх зазначених дослідників визначені функції правосуддя, судового контролю та судового управління [83, 176 с.].

Як бачимо, класифікації вітчизняних та зарубіжних науковців різняться відповідно до глибини дослідження цієї проблеми. Разом із тим, у літературі

спостерігається плюралізм у трактуванні дефініції функції судової влади. На підставі здійсненого аналізу наукових досліджень, вважаємо за доцільне, підтримати окрему класифікацію функцій судової влади, а саме розділити їх на основні та додаткові, що дозволилось провести розподіл функцій в залежності від їхньої значущості в контексті захисту прав людини та громадянина й забезпечення правосуддя в цілому.

Слід також відзначити, що окремі науковці розглядають у єдності визначення функцій, мету та завдання судової влади, як вирішення соціально-правових конфліктів і встановлення юридичних фактів, шляхом здійснення правосуддя у формах конституційного, цивільного, арбітражного, адміністративного та кримінального судочинства. Так, В. Сердюк вважає, що завдання і функції судової влади- це поняття, що співвідносяться, є взаємозалежними, але не збігаються- їх не можна ані протиставляти, ані ототожнювати. У завданнях судової влади визначається концентрується і переломлюється вплив економіки і державної політики, удосконалення і розвиток функцій державних органів. Погляд на судову владу, як на систему судових органів України, закономірно призводить до необґрунтованого ототожнення функцій і форм діяльності судових органів з функціями і формами реалізації судової влади [84, 488 с.].

Здійснюючи дослідження, зосередимось на визначенні змісту і спрямованості правосуддя в Україні. Їх визначення виходить із найголовнішого обов'язку правової держави: утвердження й забезпечення прав і свобод людини й громадянина. Призначенням судової влади є захист порушених, невизначених або оспорюваних прав, свобод та інтересів учасників правовідносин в державі через здійснення правосуддя та реалізацію основоположних гаранцій та прав [85, 304 с.].

Основний закон нашої країни визначає, що виключно суди можуть здійснювати правосуддя. Відтак, повністю виключається будь-яке делегування функцій судових органів чи то ліквідація окреслених функцій сторонніми органами чи їх посадовими особами [16].

Не можна не відзначити такої важливої складової діяльності судів сучасних демократичних суспільств, як захист ними прав та інтересів інституційних меншин, маргіналів і малозабезпечених. Це так звана соціально-патронажна функція судової системи. На думку В. Лазаревої саме вирішення певних соціально-правових суперечностей та конфліктів виступає єдиною функцією судів. Єдиною формою прояву та реалізації судової влади може виступати лише здійснення захисту та відновлення порушених прав. При цьому види судочинства виступають методами його здійснення й реалізації [86, с. 41].

Аналізуючи питання функцій судової влади, можемо визнати доведеною думку, що під функціями судової влади необхідно розуміти головні моменти, спрямовані на реалізацію її мети, завдань, в тому числі і окремих складових її діяльності, які є ключовими для визначення ролі та мети діяльності судової гілки влади в державі. Виходячи із наведеного тлумачення понять і компаративістського аналізу визначено, що основною функцією судової влади, як складової влади держави, слід вважати ефективний захист прав та свобод людини й громадянина, основною ж формою реалізації судової влади є правосуддя, яке побудовано на засадах цивільного, адміністративного, господарського, кримінального та конституційного судочинства.

Відповідно до положень статті 17-ї Закону України «Про судоустрій та статус суддів» системою органів, які здійснюють правосуддя в нашій державі слід поділяти на суди: місцеві, апеляційні та Верховний Суд [77].

Відповідно до положень статті 21-ї Закону України «Про судоустрій та статус суддів» прийнято визнавати місцеві загаломні суди – окружними судами, які утворюються та функціонують на території одного чи декількох районів, чи то на території району міста, чи то вцілому окремого міста, або на території району та міста. В свою чергу прийнято визнавати, що місцеві господарські суди є окружними господарськими судами, в тому числі і інші види судів, виділені за різними критеріями, та передбачені законом.

Відповідно до положень статті 26-ї Закону України «Про судоустрій та статус суддів», апеляційні суди можуть виконувати функції, як судів першої інстанції, та розглядати справи про адміністративні правопорушення, адміністративні та господарські справи, кримінальні та цивільні справи - у випадках, прямо передбачених законодавством, а також виступити власне, як суди апеляційної інстанції. «Апеляційними судами з розгляду цивільних і кримінальних справ, а також справ про адміністративні правопорушення є апеляційні суди, які утворюються в апеляційних округах. Апеляційними судами з розгляду господарських справ, апеляційними судами з розгляду адміністративних справ є відповідно апеляційні господарські суди та апеляційні адміністративні суди, які утворюються у відповідних апеляційних округах» [77]. Варто наголосити, що судові палати з розгляду певних категорій справ можуть бути утворені у складі апеляційного суду. Відповідно до положень статті 31-ї Закону України «Про судоустрій і статус суддів» «...визначена система судів включає в себе, попри інші, вищі спеціалізовані суди, які визнаються судами першої та апеляційної інстанції, та розглядають окремі визначені законом види справ (Вищий суд з питань інтелектуальної власності та Вищий антикорупційний суд)» [77].

У Радянському Союзі та Україні до «малої судової реформи» 2001 р. касацією (касаційне оскарження, касаційна скарга) називалося те, що зараз відоме як апеляція. Верховний Суд України переглядав рішення та вироки в порядку нагляду, який від 2010 року отримав назву - Вищий спеціалізований суд України з розгляду цивільних і кримінальних справ (ВССУ) [87]. Але і такі зміни продіяли відносно нетривалий час, адже, вже у 2016 році, запровадження судової реформи, спровокувало скасування вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ. Його правонаступником став суд касаційної інстанції, а саме Верховний Суд.

Посилаючись на норми права, можна визначити, що до структури Верховного Суду відносяться «Велика Палата Верховного Суду;

Касаційний адміністративний суд; Касаційний господарський суд; Касаційний кримінальний суд; Касаційний цивільний суд» [77].

Окремою відносно вузько-спеціалізованою інституцією судової влади виступає Конституційний Суд України. Від наділений повноваженнями встановлювати відповідність Основному закону прийнятих, у встановленому порядку законів та у виключних визначених законом випадках - інших актів. Конституційний Суд уповноважений офіційно тлумачити Конституцію України. Суд наділений і іншими повноваженнями, визначеними законом [16]. Слід відмітити, що наділення саме Конституційного Суду України правом на офіційне роз'яснення та право надавати розгорнуті висновки щодо Законів та підзаконних нормативно-правових актів є виключною прерогативою. Жоден інший орган дежави не наділений такою компетенцією, а відтак роз'яснення надані КСУ прирівнюються до норми закону. Окрім того, ця судова інституція впраі визнати закони та нормативно-правові акти неконституційними, що автоматично визначає їх незаконними й вимагає негайного реагування зі сторони осіб, наділених законодавчою ініціативою та органами, які реалізують нормотворчі функції держава – Верховною Радою України.

Як зазначалося вище, на рівні Основного Закону нашої держави задекларовано, що права і свободи людини визначають спрямованість її діяльності. Крім того, держава відповідає перед людиною за свою нормотворчу та правозастосовчу діяльність. Утвердження і забезпечення прав і свобод людини й громадянина є головним обов'язком держави [16]. При цьому таке визнання не повинно бути лише декларацією чи закріпленням в законі. Ця норма повинна бути безпосередньо реалізована, тобто передбачати конкретні механізми та правові процедури, закріплені в законодавчих актах та підзаконних нормативно-правових актах, за допомогою яких кожна людина, що перебуває на території України зможе реалізувати свої права та захистити їх у випадку порушення визначеним законним шляхом. На нашу думку існування в державі, так

званих, «не живих норм права» в сучасному світі є неприпустимим. Втім, оскільки норми Конституції України є нормами прямої дії, то останні розуміють під собою можливість звернення до суду, як органу правосуддя для захисту свої прав безпосередньо на підставі Основного Закону. Варто підкреслити, що постулат правової, ефективної держави прямо пропорційно залежить від якості та ефективності діяльності держави в напрямку гарантій та захисту прав людини.

Досить вдало, на нашу думку, критерії правової держави згруповано Соломінім О.А. Серед основних ознак правової держави останній виділяв: «верховенство права в усіх сферах суспільного життя, правова рівність між громадянами, державно визначений пріоритет невід'ємних прав людини перед правами будь-якого об'єднання, гарантування та охорона прав і свобод, принцип взаємної відповідальності держави і особи, а також принцип поділу державної влади на законодавчу, виконавчу і судову» [197, с. 3-7]. Всі ці критерії та ознаки досить чітко демонструють те, що держава буде правовою та ефективною лише у тому випадку, коли останні будуть реалізовані, а також буде створена та забезпечена належна система органів, на які покладається функція захисту прав та свобод людини та громадянина. На цьому постулаті наголошує і міжнародне законодавство, зокрема Європейська конвенція про захист прав та основоположних свобод. Згідно із ч. 1 ст. 6 ЄКПЛ, «Кожен має право на справедливий і публічний розгляд його справи упродовж розумного строку незалежним і безстороннім судом, встановленим законом, який вирішить спір щодо його прав та обов'язків цивільного характеру або встановить обґрунтованість будь-якого висунутого проти нього кримінального обвинувачення.» Норми загального міжнародного права, які є обов'язковими для виконання й на території нашої держава, наголошують на гласності та відкритості судового процесу та судового рішення. «Судове рішення проголошується публічно, але преса і публіка можуть бути не допущені в зал засідань протягом усього судового розгляду або його частини в інтересах моралі, громадського порядку чи

національної безпеки в демократичному суспільстві, якщо того вимагають інтереси неповнолітніх або захист приватного життя сторін, або - тією мірою, що визнана судом суворо необхідною, - коли за особливих обставин публічність розгляду може зашкодити інтересам правосуддя» [198].

Крім того, стаття 13 ЄКПЛ наголошує що «Кожен, чий права та свободи, визнані в положеннях цієї Конвенції, було порушено, має право на ефективний засіб правового захисту в національному органі, навіть якщо таке порушення було вчинене особами, які здійснювали свої офіційні повноваження» [198].

Про особливості застосування цих статей ЄКПЛ, та порушення її реалізації неодноразово говорив і Європейський Суд з прав людини, який визнається найвищою вседержавною інституцією судового захисту для всіх європейських держав, якщо норми національно законодавства не забезпечили та не відновили порушене право, й всі державні судові способи захисту прав людини й громадянина вичерпано. Зокрема у рішеннях справа «Олександр Волков проти України», № 21722/11, рішення Великої палати 2013 р.; справа «Бурмич та інші проти України», № 46852/13, 47786/13, 54125/13, рішення Великої палати 2017 р.; справа «Полях та інші проти України» заява № 58812/15 та 4 інші заяви; справа «Engel and Others v. the Netherlands» no. 5100/71; 5101/71; 5102/71; 5354/72; 5370/72; справа «Saunders v. the United Kingdom», no. 19187/91; справа «Яллох проти Німеччини» заява 54810/00; справа «Жовнер проти України», заява № 56848/00, рішення від 29 червня 2004 року; справа Берлізев проти України від 08.10.2021 року.

Говорячи про історичний генезис, слід відмітити, що система адміністративного судочинства незалежної України бере свій початок із прийняття Кодексу адміністративного судочинства від 6 липня 2005 року, який визначає юрисдикцію та повноваження адміністративних судів, а також встановлює порядок здійснення судочинства в адміністративних судах [96]. Саме цей день є точкою відліку становлення одного із

найважливіших аспектів захисту прав людини та громадянина у правовій державі. З огляду на це, однією із головних ознак правової держави є право на доступ до правосуддя та справедливий судовий розгляд.

Як вдало підмітили вітчизняні дослідники адміністративного процесу, суди в Україні покликані здійснювати правосуддя та захист порушених, оспорюваних конституційних прав, свобод та законних інтересів людини і громадянина [199, с. 135-137]. В цьому контексті варто звернутися до Основного Закону нашої держави, де у ст. 55 вказано, що кожному гарантується право на оскарження в суді рішень, дій чи бездіяльності органів державної влади, органів місцевого самоврядування, посадових і службових осіб. Це означає, що кожному гарантується захист прав і свобод у судовому порядку. Суд не може відмовити у правосудді, якщо громадянин України, іноземець, особа без громадянства вважають, що їх права і свободи порушені або порушуються, створено або створюються перешкоди для їх реалізації або мають місце інші утиски чи порушення прав та свобод. В цьому контексті, відмова суду у прийнятті позовних та інших заяв, скарг, оформлених відповідно до чинного законодавства, є порушенням права на судовий захист, яке згідно зі статтею 64 Конституції України не може бути обмежене [200].

Крім того, Конституційний Суд України наголошує на тому, що центральне місце у захисті прав і свобод людини і громадянина посідає можливість оскарження рішень, дій та бездіяльності органів влади. Так, кожен, тобто громадянин України, іноземець, особа без громадянства має гарантоване державою право оскаржити в суді загальної юрисдикції рішення, дії чи бездіяльність будь-якого органу державної влади, органу місцевого самоврядування, посадових і службових осіб, якщо громадянин України, іноземець особа без громадянства вважають, що їх рішення, дія чи бездіяльність порушують або утискають права і свободи громадянина України, іноземця, особи без громадянства чи перешкоджають їх здійсненню, а тому потребують правового захисту в суді. Такі скарги

підлягають безпосередньому розгляду в судах незалежно від того, що прийнятим раніше законом міг бути встановлений інший порядок їх розгляду (оскарження до органу, посадової особи вищого рівня по відношенню до того органу і посадової особи, що прийняли рішення, вчинили дії або допустили бездіяльність). В той же час, подання скарги до органу, посадової особи вищого рівня не перешкоджає оскарженню цих рішень, дій чи бездіяльності до суду [201].

Таким чином, створення умов, які сприятимуть забезпеченню гарантій реалізації суб'єктивних прав не лише громадян України, а й інших осіб, що законно перебувають на її території, у відносинах з адміністративними органами є обов'язком правової держави. Реалізація цього обов'язку обумовлює необхідність створення адміністративної юстиції в Україні, яка б, з одного боку, захищала суб'єктивні права громадян, а з іншого – за допомогою судової практики забезпечувала законність діяльності органів державної влади і, таким чином, сприяла зміцненню правопорядку в державі. Отже, запровадження адміністративного судочинства зумовлене правовою природою публічно-правових спорів, де громадянину протистоїть потужний адміністративний апарат.

Разом із тим слід зазначити, що призначення адміністративної юстиції повинно полягати у здійсненні тільки правового контролю, а не контролю за доцільністю управлінської діяльності. Адміністративно-правовий захист має бути судовим правовим захистом, бо саме суди найбільше відповідають вимогам незалежності та неупередженості, що ставляться перед правозахисними органами.

А так як в національному законодавстві залишається правова невизначеність, саме в контексті процесуальної діяльності судів, лише шляхом адекватного регулювання цього питання та шляхом створення адміністративної юстиції буде не тільки гарантовано укріплення правопорядку в сфері управлінської діяльності, а й надано можливість окремому громадянину чи іноземцю, особі без громадянства реалізувати

свої права по відношенню до органів державної влади шляхом оскарження їх неправомірних рішень, дій чи бездіяльності в судовому порядку.

Отже, відбудеться істотне наближення до втілення в життя положень ст. 55 Основного Закону [202].

Отже, на підставі комплексого аналізу окресленого питання, можемо сказати, що зміни, які сталися в Україні за останні десятиріччя, показують, що вона перебуває на етапі становлення держави–правової. Відтак, першочергового значення набувають гарантії належного захисту прав, свобод та законних інтересів, як людини, так і громадянина. Визнаним фактом є те, що саме в правовій державі найвищою цінністю визнаються: людина, її права та свободи. А їх проголошення, визнання та забезпечення є першочерговим основним заданням такої держави.

Проаналізоване дає можливість говорити про те, що саме держава повинна надавати особі реальні можливості здійснювати захист зазначених прав через органи правосуддя. Найдоступніший та найефективніший спосіб захисту прав може бути реалізований через суди загальної юрисдикції. Здійснюючи захист основоположних прав та свобод суди, не лише реалізують засади правосуддя, а й захищають честь держави, підвищуючи її зовнішній та внутрішній авторитет. Адже суди є органами, які здійснюють захисти вищевказаних цінностей від порушень та посягань, діючи від імені цілої держави.

Суди вправі реалізовувати свої функції лише опираючись на букву закону, оминаючи бажання та погляди інших інституцій, гілок влади чи індивідумів, тобто діяти законно, незалежно та неупереджено. анотація

Судова влада в Україні «реалізується шляхом правосуддя у формі цивільного, господарського, адміністративного, кримінального, а також конституційного судочинства. Судочинство здійснюється Конституційним судом та судами загальної юрисдикції. Юрисдикція судів поширюється на всі правовідносини, що виникають у державі» [77].

Пропонуємо окреслити основні ознаки судової влади, щоб детальніше

зрозуміти її сутнісне поняття.

Отже, лише спеціальні державні органи – суди, можуть здійснювати правосуддя; існує чітка система судових інституцій, які реалізують судову владу; судова влада є незалежною та самостійною; законотворець наділив суди необхідними повноваженнями для належної реалізації судової влади; суди існують, щоб захищати права та свободи людини та громадянина, права та законні інтереси юридичних осіб, інтереси суспільства та держави, гарантовані та визнані Конституцією України; абсолютно всі види правовідносин підюрисдикційні судам; вмотивованим рішенням суду приймає рішення по окремій справі; процес здійснення судового розгляду чітко регламентований процесуальними нормами; рішення суду є загальнообов'язковими на території держави; суди наділені владними повноваженнями; виконання судових рішень гарантується державою.

Отже, «судова влада – це самостійна гілка влади, яка належить судам, що утворюють єдину судову систему» [77]. Критерієм забезпечення такої єдності є «єдині засади організації та діяльності судів, головними завданнями якої є вирішення на основі закону соціальних конфліктів між державою та громадянами, самими громадянами, громадянами та юридичними особами; юридичними особами між собою; контроль за конституційністю законів; захист прав громадян в їх відносинах з органами виконавчої влади та посадовими особами, контроль за додержанням прав громадян при розслідуванні злочинів та проведенні оперативно-розшукової діяльності, встановлення найбільш значущих юридичних фактів» [77].

2.2 Роль та місце судів у механізмі забезпечення безпеки дорожнього руху

Забезпечення безпеки дорожнього руху, очевидно, є одним з найважливіших завдань у державі, оскільки кількість дорожньо-

транспортних пригод, як із травмованими, так і без, на дорогах щороку значно зростає [18]. Перелік органів, які контролюють безпеку руху на дорогах передбачений статтею 52 Закону України «Про дорожній рух», якою встановлено, що «контроль у сфері безпеки дорожнього руху здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, Національною поліцією, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами, це - так званий державний контроль, а також міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади - відомчий контроль» [17]. Крім того, як уже було вказано, у цьому процесі активну роль відіграє система правоохоронних органів, зокрема Національна поліція України та її структурний підрозділ патрульна поліція.

Конкретні завдання патрульної поліції визначені у Положенні про патрульну службу МВС від 2015 року. І хоча існування цього положення, на думку науковців [88, с. 100] є досить дискусійним та недоречним, адже приймалося на перехідний період, обумовлений ліквідацією міліції та створенням Національної поліції України, інший нормативно-правовий акт, який би регулював компетенцію конкретно патрульної поліції на даний час відсутній. Згідно із останнім, до завдань патрульної поліції, серед іншого віднесено, «цілодобове патрулювання території обслуговування з метою забезпечення належної охорони громадського порядку, громадської безпеки та контролю за дотриманням правил дорожнього руху, забезпечення його безпеки» [57].

Проіснувавши уже 7 років, патрульна поліція України була чи не єдиним органом, яка забезпечувала безпеку дорожнього руху. Проте, рівень аварійності на дорогах України продовжує бути високим. [18]

Алгоритм процесуального оформлення та складання матеріалів про адміністративні правопорушення, що можуть посягати на суспільні відносини у сфері дорожнього руху, що зафіксовані не в автоматичному режимі визначений Інструкцією № 1395 від 07.11.2015 року, а зафіксованих

в автоматичному режимі – Інструкцією № 13 від 13.01.2020 року. Відповідно до пункту 4 розділу інструкції під № 1395 передбачено, що протокол про адміністративне правопорушення не складається у випадках вчинення порушення безпечності руху, яке вправі розглядати поліцейський Національної поліції України, при цьому факт порушення тих чи інших норм безпечності дорожнього руху фіксується в постанові у справі про адміністративне правопорушення. При цьому, така постанова виноситься в разі виявлення певних адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Зокрема, до таких належать: правопорушення, передбачені «статтями 80 і 81 (в частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), частинами першою, другою, третьою, п'ятою, шостою, восьмою, десятою і одинадцятою статті 121, статтями 121-1, 121-2, частинами першою, другою, третьою, четвертою, шостою і сьомою статті 122, частиною першою статті 123, статтями 124-1, 125, частинами першою, другою і четвертою статті 126, частинами першою, другою і третьою статті 127, статтями 128 - 129, частиною першою статті 132-1, частинами третьою, шостою, восьмою, дев'ятою, десятою і одинадцятою статті 133-1, частинами першою, другою і третьою статті 140, частинами шостою, сьомою і восьмою статті 152-1 КУпАП» [89]. У випадках, коли порушення правил, що забезпечують безпеку руху вчинене особами віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років поліцейський відповідно до статті 255 КУпАП складає протокол про адміністративне правопорушення. Подібний порядок фіксації правопорушення застосовується також в тому випадку, коли розгляд правопорушення у сфері безпечності дорожнього руху, що було виявлено, не віднесено законодавством до компетенції Національної поліції України. Працівники поліції «складають протоколи про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачені частинами четвертою, сьомою - дев'ятою статті 121, частинами п'ятою і сьомою статті 122, частиною першою статті 122-2, статтями 122-4,

122-5, частинами другою і третьою статті 123, статтею 124, частиною третьою статті 126, частиною четвертою статті 127, статтями 127-1, 130, 139, частиною четвертою статті 140, статтею 188-28 КУпАП» [89]. Деякі особливості оформлення порушень правил, що забезпечують безаварійний рух передбачені і у випадках, коли водіями транспортних засобів є представники «Збройних Сил України або інших утворених відповідно до законів України військових формувань та Державної спеціальної служби транспорту» [89]. В таких випадках, штраф у якості адміністративного покарання до таких осіб не застосовується. В подібних ситуаціях, «поліцейські передають матеріали про правопорушення відповідним органам для вирішення питання про притягнення винних до дисциплінарної відповідальності. Інформація, що вноситься користувачами інформаційно-телекомунікаційної системи "Інформаційний портал Національної поліції України" та надалі засобами центральної підсистеми єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України вноситься до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху» [89]. У вищевказаних випадках до повноважень поліцейських входить «складання протоколів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачені частинами четвертою і сьомою статті 121, частиною четвертою статті 122, статтями 122-2, 122-4, 122-5, частинами другою і третьою статті 123, статтею 124, частиною четвертою статті 127, статтями 127-1, 130, 139, частиною четвертою статті 140, 188-28 КУпАП» [89].

Відповідно до п. 3 розділу III Інструкції № 1395, справи про адміністративні правопорушення, які передбачені цими статтями КУпАП, а також окрема категорія справ про адміністративні правопорушення, які вчиняються неповнолітніми (у віці від 16 до 18 років), компетентні розглядати виключно суди згідно з правилами територіальної підсудності [89].

Кількість складених протоколів і винесених постанов за вчинення

адмінпорушень за недотримання ПДР, тобто тих, які посягають на безпеку дорожнього руху зафіксованих не в автоматичному режимі, оформленими поліцейськими територіальних підрозділів ДПП і підрозділів РПП ГУНП за період з 2018 по 2021 рік щороку збільшувалася. Так, станом на 01.04.2021 за даними системи ІППП:

- складено 960,9 тис. протоколів (2018 рік – 272 тис., 2019 рік – 292 тис., 2020 рік – 317,9 тис., I квартал 2021 року – 79 тис.);

- винесено 8 191,9 тис. постанов (2018 рік – 2 133,5 тис., 2019 рік – 2 504,3 тис., 2020 рік – 2 878,1 тис., I квартал 2021 року – 676 тисяч) [90]. При цьому рівень травматизму на дорозі істотно не зменшувався.

Як вже було відмічено, в процесі контролю за безпекою дорожнього руху та її забезпечення беруть участь різні уповноважені державні органи. Не маючи на меті, аналізувати діяльність їх всіх, оскільки це не входить до предмету нашого дослідження, вважаємо, що такий аналіз діяльності патрульної поліції дозволяє сформувати думку щодо недостатньої ефективності їх діяльності. Крім того, такий аналіз показує, що судові органи у цьому процесі відіграють також надважливу роль, оскільки їхня діяльність у сфері безпеки дорожнього руху зводиться до повноважень з однієї сторони – з контролю за законністю дій (бездіяльності) та рішень органів національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, тобто діяльність з перегляду рішень таких органів та розгляд справ про адміністративні правопорушення, що входять до їх компетенції згідно КУпАП. Подібна діяльність суду спрямована, як на попередження порушень правил дорожнього руху, так і притягнення порушників ПДР до відповідальності. Спробуємо розглянути ці дві форми впливу суду на сферу безпеки дорожнього руху, що надасть можливість відповісти на запитання, яка ж роль суду у забезпеченні безпеки дорожнього руху, адже безпосередньої участі у цьому процесі судові органи не беруть.

За даними системи ІППП з 01.01.2018 по 31.03.2021 відповідно до статті 247 і пункту 3 частини першої статті 293 КУпАП: - учасниками дорожнього

руху подано 40,3 тис. скарг до УПП та 49,3 тис. до суду про скасування постанов про адміністративні порушення, що посягають на безпеку дорожнього руху становить 0,9 % загальної кількості винесених постанов (9 694 тис.); - 10,2 тис. постанов (25,4% поданих скарг) скасовано поліцією та 26,3 тис. (53,3 %) – судами [90].

Крім того, до прикладу, протягом 2018–2020 років УПП у Вінницькій області за результатами розгляду заяв, звернень та скарг громадян скасовано 50,2 % (323 із 643) постанов, а за результатами судового розгляду скарг на постанови про накладення адміністративних стягнень у Харківській області скасовано 4,4 тис. постанов, що становить майже 90 % розглянутих. Отже, значне скасування оскаржуваних постанов про накладення адміністративного стягнення як поліцією, так і судами, може свідчити про низький рівень підготовки поліцейськими матеріалів за такими справами [90], при цьому, така ситуація демонструє, що діяльність судових органів у сфері безпеки дорожнього руху є досить активною та ефективною, оскільки саме суди допомагають відновити правове становище особи, щодо якої винесено постанову за порушення ПДР України.

Що стосується апеляційного оскарження у такого роду справах, то за даними ДСА, протягом 2018–2020 років до судів надійшло 46,6 тис. апеляційних скарг, з яких 7,9 тис., тобто 17 % повернуто. [91] Проаналізована ситуація чітко відображає те, що роль суду у забезпеченні безпеки дорожнього руху є надзвичайно необхідною, адже саме суд є одним із тих органів, куди можна оскаржити постанову про адміністративні порушення, що посягають на безпеку дорожнього руху, і крім того, рішення, винесені судами в подальшому будуть враховані працівниками поліції для недопущення в майбутньому таких помилок.

Відповідно до ч. 1 ст. 287 КУпАП правом на оскарження постанови про адміністративне правопорушення закон наділяє прокурора, особу, яка притягується даним рішенням до відповідальності та потерпілу сторону [3].

Тобто для того, аби розпочався процес участі суду у забезпеченні

безпеки дорожнього руху в цьому випадку, необхідна наявність постанови по справі про адміністративне правопорушення, а отже самого адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Крім того, таку постанову може бути оскаржено лише конкретними суб'єктами, тобто прокурором, особою щодо якої її винесено та потерпілим.

Що стосується особи, щодо якої винесено постанову у сфері безпеки дорожнього руху, то вона повинна володіти певними ознаками. Зокрема, до таких ознак відносять:

- оскаржити постанову може лише фізична особа [92];
- щодо такої особи винесено постанову у справі про адміністративне правопорушення. Хоча серед вчених є думки, що предметом оскарження може будь-яка з видів постанов, що передбачені КУпАП, а саме такі постанови, як про застосування заходів впливу, про накладення адміністративних стягнень, та про закриття справи [93, с. 10];
- і третя обов'язкова ознака полягає у тому, що особа, яка оскаржує постанову повністю або частково не погоджується із винесеним відносно неї рішенням у справі про адміністративне правопорушення [93, с. 11].

Відповідно до ст. 23 Закону України «Про прокуратуру» визначається, що законне представництво інтересів громадянина або держави в суді прокурором «полягає у здійсненні процесуальних та інших дій, спрямованих на захист інтересів громадянина або держави, у випадках та порядку, встановлених законом. Умовами здійснення представництва прокурором в суді інтересів громадянина (громадянина України, іноземця або особи без громадянства) є, якщо така особа не спроможна самотійно захистити свої порушені чи оспорювані права або реалізувати процесуальні повноваження через недосягнення повноліття, недієздатність або обмежену дієздатність, а законні представники або органи, яким законом надано право захищати права, свободи та інтереси такої особи, не здійснюють або неналежним чином здійснюють її захист» [94].

При цьому прокурор може оскаржити таку постанову лише у певних

випадках, тобто тоді, коли винесена адміністративна постанова, яка виступає предметом оскарження, полягає, або пов'язана з обмеженням особистої свободи людини та громадянина [3].

Третім суб'єктом, який має право на оскарження постанови у справі про адміністративне правопорушення є потерпілий, тобто особа, якій правопорушенням заподіяно шкоду. З цього приводу Вищий адміністративний суд України зазначає, що надання особі потерпілого від порушення права на оскарження постанови є реалізацією конституційного права, яке відтворене в ч. 2 ст. 55 Конституції України, тобто права на оскарження рішень, дії чи бездіяльності посадових та службових осіб, органів місцевого самоврядування чи органів державної влади [95].

Постанова у справі про адмінправопорушення оскаржується до вищестоящего органу, районного, районного у місті, міського чи міськрайонного суду. Подібне оскарження повинно бути подане не пізніше ніж через десять днів з моменту винесення такої постанови. Що ж стосується постанов, які винесено через порушення ПДР та які зафіксовані в автоматичному режимі, за допомогою засобів відео та фотофіксації, в автоматичному режимі, постанов винесених за порушення правил для зупинки, стоянки чи паркування транспорту, в тому числі постанова за адміністративні правопорушення, які передбачаються нормами статті 132-2 КУпАП, можуть бути оскаржені протягом десяти днів з дня набрання такою постановою законної сили. В тому випадку, якщо особа, що притягується до відповідальності, через поважні причини пропустила встановлені законом строки, за її особистою заявою можуть бути проновлені строки уповноваженим на те органом, який має право розглядати скарги [3].

Такі положення КУпАП слугують правовою підставою для оскарження постанов у сфері безпеки дорожнього руху. При цьому, ст. 286 КАСУ називає окремі ознаки провадження в тому випадку, якщо справа розглядається щодо суб'єктів владних повноважень щодо їхнього невиконання чи неналежного виконання, передбачених законом функцій,

зокрема щодо працівників органів поліції, які здійснюють діяльність щодо притягнення до адміністративної відповідальності, в тому числі із забезпечення безпеки дорожнього руху, та виносять рішення в результаті такої діяльності та реалізують свої владні повноваження.

Згідно із ст. 286 КАСУ «адміністративна справа з приводу рішень, дій чи бездіяльності суб'єктів владних повноважень у справах про притягнення до адміністративної відповідальності вирішується місцевими загальними судами як адміністративними судами протягом десяти днів з дня відкриття провадження у справі» [96]. Норма даної статті наголошує також, що «позовну заяву щодо оскарження рішень суб'єктів владних повноважень у справах про притягнення до адміністративної відповідальності може бути подано протягом десяти днів з дня ухвалення відповідного рішення (постанови), а щодо рішень (постанов) по справі про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксовані в автоматичному режимі, - протягом десяти днів з дня вручення такого рішення (постанови)» [96].

Аналізуючи питання оскарження рішень та дій чи бездіяльності органів Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, як доречно вказують автори Методичних рекомендацій «Щодо дій поліцейського при оформленні матеріалів про порушення ПДР та у випадку оскарження постанови поліцейського до суду», логічним видається питання, чим же має на практиці керуватися суд при розгляді справ про оскарження постанов у справах про правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху [97].

На думку науковців, які здійснили аналіз актуального законодавства, правомочна інституція, яка переглядає адміністративну постанову, винесену за порушення ПДР має оцінити її законність та доречність й обґрунтованість застосування відповідних законодавчих норм [97].

Звернувшись до Довідки ВАСУ, яка містить в собі узагальнену практику щодо рішень по розглянутим позовам громадян на незаконні дії чи

бездіяльність суб'єктів владних повноважень прийнятої у 2010 році «адміністративні суди, переглядаючи постанови у справах про адміністративні правопорушення, мають оцінювати рішення, дії чи бездіяльність суб'єктів владних повноважень з позиції критеріїв пропорційності, розсудливості та ін., закріплених наразі в ч. 2 ст. 2 КАС України» [98].

Попри те, що стаття 288 КУпАП передбачає, що «постанову іншого органу про накладення адміністративного стягнення, постанову по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі можливо оскаржити або в районний, районний у місті, міський чи міськрайонний суд, у порядку, визначеному Кодексом адміністративного судочинства України, з особливостями, встановленими КУпАП» [97], адміністративні суди повинні проводити розгляд справ, віднесених до їх компетенції виключно на підставі КАС України й реалізовувати свої повноваження не лише у порядку, але й у межах, передбачених названим процесуальним законом.

«Під час розгляду судом скарги на постанову по справі про адміністративне правопорушення, в тому числі у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [99],- як говорить закон,

- «на суд покладається обов'язок виконати дії щодо перевірки накладення адміністративного стягнення правомочним органом;
- наявності в діях особи ознаки проступку, за який законом передбачена адміністративна відповідальність, і вина у його вчиненні;
- чи не сплив строк давності для притягнення до адміністративної відповідальності;
- правильності висновків органу (посадової особи), який виніс постанову, про тяжкість вчиненого проступку і обтяжуючі обставини;
- чи враховані пом'якшуючі обставини, майновий стан винного» [99].

Після проведення такої перевірки, у тому випадку коли місцевий суд виступає в якості адміністративного суду, у випадках передбачених

законом, - він може прийняти одне з таких рішень: «якщо внаслідок перегляду рішення судом не буде виявлено будь-яких порушень щодо тих питань, які необхідно було перевірити - про залишення рішення суб'єкта владних повноважень без змін, при цьому, позовну заяву - без задоволення» [99]. Якщо ж суд під час розгляду справи дійде до висновку про необхідність відмови у задоволенні скарги та залишення постанови без змін, то він «не виносить рішення про стягнення штрафу із заявника, оскільки в силу ст. 308 КУпАП України несплачений протягом 15 днів штраф стягується із заробітної плати, іншого заробітку, пенсії або стипендії порушника, а при відсутності цих видів доходів чи неможливості стягнути з інших причин - виконання провадиться судовим виконавцем шляхом звернення стягнення на майно порушника на підставі постанови органу, який її виніс» [99]. Водночас суд все ж може прийняти рішення про скасування рішення владного суб'єкта та направити справу на новий розгляд, який здійснюватиме компетентний орган чи посадова особа.

За результатом розгляду скарги «суд може скасувати рішення суб'єкта владних повноважень і закрити справу про адміністративне правопорушення, або змінити захід стягнення в межах, передбачених нормативним актом про відповідальність за адміністративне правопорушення, з тим, однак, щоб стягнення не було посилено» [96]. У випадку скасування прийнятого судом рішення чи закриття провадження на законних підставах, які визначені статтею 247 КУпАП «повернення стягнутих грошових сум, оплатно вилучених і конфіскованих предметів, скасування інших обмежень провадиться на підставі цього ж рішення, а шкода, заподіяна громадянину незаконним накладенням адміністративного стягнення у вигляді адміністративного арешту або виправних робіт чи штрафу, відшкодовується державою згідно зі ст. 443 Цивільного кодексу України та Законом України «Про порядок відшкодування шкоди, завданої громадянину незаконними діями органів дізнання, попереднього слідства, прокуратури і суду». При задоволенні скарги суд вправі змінити визначений

захід адміністративного стягнення в межах, передбачених нормативним актом відповідальності за дане адміністративне правопорушення, не застосовуючи при цьому більш суворого стягнення» [99].

Підводячи проміжні підсумки варто звернути увагу на питання про правове регулювання оскарження постанови у справі про адміністративне правопорушення, адже, як ми зазначали вище існує деяка непевність щодо того, який із законодавчих актів слід застосовувати суду: КУпАП чи КАСУ. На нашу думку, така ситуація негативно впливає, як на процес правотворчості, оскільки вимагає при розгляді та прийнятті підзаконних нормативно-правових актів з цих питань, враховувати положення різних законів; так і на процес правозастосування, оскільки, як вже було зазначено, що існує дилема, який нормативно-правовий акт слід застосовувати під час розгляду скарги на винесену постанову про адміністративне правопорушення. Окремо варто сказати і про проблему диференційованого підходу щодо застосування судами законодавства у сфері безпеки дорожнього руху при оскарженні постанови поліцейського. До прикладу можна проаналізувати ситуацію, коли особа подала до суду адміністративний позов щодо визнання незаконними дії інспектора патрульної поліції в Хмельницькій області та визнання протиправною винесену ним постанову за частиною 1 статті 126 КУпАП та скасувати її, а відповідно провадження в цій справі закрити та не визнавати законним стягнення з позивача суми штрафу 425 грн, який передбачений за дане порушення [100]. Дослідивши всі наведені доводи, суд першої інстанції в задоволенні позову відмовив. Тоді як Вінницький апеляційний адміністративний суд зазначив, що п. 2 ч. 1 ст. 32 Закону України «Про Національну поліцію» законодавчо визначає, що законом поліцейський наділений правом вимагання від особи пред'явити документи, які засвідчують її особу, чи то документи, які можуть підтвердити наявне спеціальне право такої особи, якщо в поліцейського наявна достатня кількість підстав вважати, що ця особа вчинила або може вчинити

правопорушення [55].

На наше переконання, такі ситуації демонструють недосконалість законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, що потребує внесення до нього змін задля забезпечення його одноманітного застосування.

Участь суду в забезпеченні безпеки дорожнього руху, на нашу думку, також може проявлятися у розгляді справ про адміністративні правопорушення (у сфері безпеки дорожнього руху), що входять до їх компетенції згідно КУпАП.

Всі органи, які розглядають адміністративно-правові спори у справах про адміністративні правопорушення, є адміністративно-юрисдикційними, і лише суд, здійснюючи правосуддя в адміністративних справах, виступає органом адміністративної юстиції [101, с. 52]. Таким чином, науковець визнав особливу та важливу роль суду під час розгляду справ про адміністративні правопорушення, з чим погоджуємось і ми, незважаючи на положення ч. 1 ст. 4 КАСУ, відповідно до якого «адміністративна справа - переданий на вирішення адміністративного суду публічно-правовий спір» [96]. Крім того, для повного розкриття поняття адміністративної справи, Кодекс надає визначення і публічно-правового спору, під яким розуміється «спір, у якому: хоча б одна сторона здійснює публічно-владні управлінські функції, в тому числі на виконання делегованих повноважень, і спір виник у зв'язку із виконанням або невиконанням такою стороною зазначених функцій; або хоча б одна сторона надає адміністративні послуги на підставі законодавства, яке уповноважує або зобов'язує надавати такі послуги виключно суб'єкта владних повноважень, і спір виник у зв'язку із наданням або ненаданням такою стороною зазначених послуг; або хоча б одна сторона є суб'єктом виборчого процесу або процесу референдуму і спір виник у зв'язку із порушенням її прав у такому процесі з боку суб'єкта владних повноважень або іншої особи» [96].

Таким чином відбулося ототожнення адміністративної юрисдикції та правосуддя і применшення її значення [102, с. 65-69].

Варто зазначити, що чинне законодавство України, зокрема Кодекс України про адміністративні правопорушення містить розділ IV під назвою «Проведення в справах про адміністративні правопорушення» [3], який за своєю суттю є процесуальним та передбачає процедуру реалізації адміністративної відповідальності та встановлення винуватості особи у вчиненні адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та притягнення її до відповідальності. Водночас, цей розділ регулює не лише судовий процес, завдяки якому правопорушника буде притягнуто до відповідальності, а й процес розгляду справ про адміністративні правопорушення органами Національної поліції та іншими суб'єктами, уповноваженими розглядати такі справи. Це говорить про відсутність особливостей саме судової діяльності у цій сфері та призводить до помилкового розуміння як судового процесу, так і функції правосуддя у сфері забезпечення дорожнього руху в цілому.

Проаналізувавши розділ IV Кодексу України про адміністративні правопорушення, можна виділити декілька стадій судового розгляду аналізованої категорії справ. До них відносимо: отримання судом матеріалів адміністративного провадження; підготовка справи до судового розгляду. На нашу думку, цей етап судового провадження доцільно назвати підготовче провадження, уніфікувавши його розуміння із нормами інших процесуальних законів України. Наступними стадіями є судовий розгляд справи; прийняття рішення по справі та, логічним видається - виконання постанови у справі про адміністративне правопорушення в сфері забезпечення дорожнього руху. Водночас, КУпАП щодо останньої згаданої нами стадії передбачив розділ V, що на нашу думку є логічним завершенням аналізованого провадження. Хоча окремі автори не виділяють такої [196, с.176]. Зупинимося детальніше на аналізі цих стадій.

Так, на стадії отримання матеріалів, яка пропонується нами для введення в чинне законодавство, суд отримує протокол про адміністративне правопорушення та інші матеріали справи, й перевіряє їх на правильність

оформлення. У випадку виявлення помилок в оформленні таких матеріалів, які передбачені статтею 256 КУпАП, суд може винести постанову про направлення справи на доопрацювання. Вважаємо, що такі дії суду є адекватною відповіддю на неналежне оформлення матеріалів справи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та спрямовані на якнайшвидше законне притягнення особи до адміністративної відповідальності та відновлення існуючого правопорядку в державі. Як вдало зазначає Пархоменко П. І., норми Кодексу України про адміністративні правопорушення не містять положень, які б регулювали порядок прийняття постанови про направлення справи на доопрацювання [196, с. 177]. Це означає, що хоча закон і передбачає таку можливість, проте самого порядку її винесення, а також вимог щодо форми та змісту згаданого правозастосовчого акту не надає. Дана прогалина в законодавстві породжує правову невизначеність цього питання та провокує диференційований підхід щодо його вирішення і як наслідок вимагає внесення змін до існуючого законодавства.

Наступною згаданою нами стадією є підготовка до розгляду, яку ми пропонуємо називати підготовче провадження. На даній стадії вважаємо за доцільне передбачити такі дії суду: у випадку перевірки матеріалів, що надійшли до суду та отримання висновків, щодо їх належного оформлення, - визначення складу суду, що буде розглядати дану справу та здійснення підготовчих дій щодо судового розгляду (до прикладу: визначення дати та часу судового розгляду, вирішення питання щодо повідомлення про ці обставини учасників тощо).

Розгляд справи по суді, що є наступним етапом реалізації відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху, досить детально та вичерпно регулюється положеннями КУпАП. Але і тут є певні недоліки. Зокрема виділимо той факт, що останній не передбачає ведення протоколу судового засідання, що є незрозумілим, в контексті аналізу інших видів судових процесів, що існують в державі. Саме фіксування судового

засідання забезпечує гласність та відкритість процесу. В аналізованому ж випадку, норми, що його передбачають відсутні, що може сприйматися окремими учасниками розгляду, як порушення їхніх прав. Для уникнення таких наслідків, необхідно удосконалити чинний КУпАП.

Стадії винесення рішення по справі та виконання постанови є логічним завершенням законного провадження у справі про адміністративне правопорушення в сфері безпеки руху, адже допомагає досягнути завдань Кодексу України про адміністративні правопорушення, до яких, згідно зі статтею 1 відносяться: запобігання правопорушенням, зміцнення законності та правопорядку, сумлінного виконання обов'язків та охорона прав і свобод громадян [3].

Ситуація щодо розгляду судами справ про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є досить складною, що в першу чергу залежить від якості складених адміністративних матеріалів органами Національної поліції. Так, відповідно до інформації, що надає Державна судова адміністрація, від органів Нацполіції протягом 2018–2020 років до судів надійшло 879,8 тис. справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема 2018 рік – 278,2 тис., 2019 рік – 290,1 тис., 2020 рік – 311,5 тис. справ. З цієї кількості значний відсоток – 8,1 % було повернено судом на доопрацювання, при чому з них 62,5 тис. – повернено через неналежне оформлення [103]. При цьому, кількість розглянутих судами справ становить 790,3 тисяч. Що стосується результатів цього розгляду, то по 203,7 тис. осіб справи закрито з різних причин. Серед основних можна назвати:

- закінчення строків встановлених положеннями статті статтею 38 КУпАП на момент розкльду адміністративного провадження - 97,2 тис. справ, а це - 47,7 %;

- відсутність події чи складу адміністративного правопорушення - 79,2 тис. справ, що становить 38,9 %. Із загальної кількості закритих судами

справ по 113,5 тис. осіб, що становить 55,7 % справи закрито за адміністративні правопорушення, передбачені ч. 1-4 статті 130 КУпАП, у тому числі відповідно до статей 21 і 22 КУпАП звільнено від відповідальності 54 тис. осіб (47,6 %) через закінчення строків накладення адміністративного стягнення, 49,6 тис. осіб (43,8 %) – відсутність події чи складу адміністративного правопорушення. Щодо причин закриття справ через закінчення строків накладення адміністративного стягнення за цією статтею виділяють:

- неявка на судові засідання порушників Правил дорожнього руху;

- тривалий час передачі матеріалів судом за місцем вчинення правопорушення до суду за місцем, де поставлений на облік транспортний засіб або за адресою, де проживає порушник. Крім того, через малозначність 16,3 тис. осіб звільнено від адміністративної відповідальності, матеріали передано на розгляд громадської організації або трудового колективу по 4,3 тис. особам, а по 1,2 тис. осіб – матеріали передано органу досудового розслідування [90].

Ще однією проблемою у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що призводить до уникнення відповідальності суб'єктами, що вчинили адміністративні правопорушення є відсутність координації між органами Національної поліції та судами. Зокрема, це підтверджується статистикою кількості направлених та отриманих матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, а також кількості повернутих матеріалів судом. Для порівняння можна розглянути статистику, згідно інформації Департаменту патрульної поліції, протягом 2018–2020 років підрозділами ДПП до судів направлено 531,9 тис. справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, з яких на дооформлення повернено 25,6 тис. справ, що становить 4,8 %. [90] Така проблема, на нашу думку, повинна бути якнайшвидше врегульована, оскільки відсутність координації та співробітництва між органами Національної поліції та судами, які

уповноважені розглядати адміністративні провадження за допущення особами порушень ПДР нівелює механізм притягнення відповідальності за такі правопорушення, а також зводить нанівець всі спроби підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Окреслений розгляд справ судом слід відносити до окремої стадії провадження у справах про адміністративні правопорушення, та є його центральною стадією. Саме на цій стадії правомочний орган, здійснивши остаточне розслідування, дає правову оцінку діям, яка визнається правопорушником [104, с. 203]. Ми не зовсім погоджуємося з таким визначенням стадії судового розгляду, оскільки термін розслідування більш характерний для кримінального процесу, і широко використовується законодавцем у кримінальному процесуальному кодексі на позначення однієї із стадій кримінального провадження – досудове розслідування [105], що за своєю суттю передбачає діяльність компетентних правоохоронних органів, яка полягає у «збиранні, дослідженні, оцінці, перевірці та використанні доказів з метою попередження, запобігання та розкриття злочинів, встановлення об'єктивної істини, забезпечення правильного застосування закону, та закінчується винесенням правозастосовного акту за її наслідками» [106]. З огляду на це, доцільно вживати остаточне дослідження, остаточний огляд матеріалів у справі про адміністративне правопорушення й надання правової оцінки діям особи, яку позначено у протоколі правопорушником. Така опосередкована участь у суду в підвищенні рівня безпеки дорожнього руху, як розгляд справ про адміністративні правопорушення, що віднесені до їх компетенції передбачена КУпАП. Зокрема ст. 213 КУпАП передбачає, що справи про адміністративні правопорушення розглядаються, в тому числі, «районними, районними у місті, міськими чи міськрайонними судами (суддями), а у випадках, передбачених цим Кодексом, місцевими адміністративними та господарськими судами, апеляційними судами, вищими спеціалізованими судами, Верховним Судом» [3].

Крім того, стаття 221 КУпАП передбачає справи, що підвідомчі судам,

до яких належать і ті, які стосуються порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Отже, згідно за статтею 221 КУпАП «судді районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені частинами першою - четвертою та сьомою статті 41, статтями 41-1 - 41-3, 42-1, 42-2, частинами третьою та четвертою статті 42-4, частиною першою статті 44, статтею 44-1, частиною першою статті 44-3, статтями 46-1, 46-2, 51, 51-2, 51-4, частинами другою, четвертою та п'ятою статті 85, статтями 85-1, 88 - 88-2, 89, 90, 91, 91-5, 91-6, 92-1, 96-2, 98, 101-103, 103-3, частиною першою статті 106-1, статтями 106-2, 107-1» [3]. При цьому, суди повноважні розглядати і правопорушення, передбачені «частиною другою статті 112, частинами четвертою, сьомою і дев'ятою статті 121, частиною третьою статті 121-3, частиною п'ятою статті 122, частиною першою статті 122-2, статтями 122-4, 122-5, частинами другою і третьою статті 123, статтею 124, частинами третьою і п'ятою статті 126, частиною четвертою статті 127, статтею 127-1, статтею 130, частинами другою і третьою статті 133, статтями 135-1, 139, частиною четвертою статті 140, статтями 146, 149-1, частиною другою статті 154, статтею 155-1, частинами першою, третьою і четвертою статті 156, статтями 156-4, 160, 161-1, 162, 162-1, 162-3, 163-1 - 163-4, частиною другою статті 163-7, статтями 163-12, частинами другою і третьою статті 163-17» [3]. Серед вказаного переліку правоопрушень містяться і інші, на які є вказівка у відповідній статті КУпАП. Зокрема, це «правопорушення, передбачені статтями 164, 164-3, 164-5-164-8, 164-10, 164-12, 164-13, частини третя - шоста статті 164-14, статті 164-15-164-19, 166-1 - 166-4, частинами першою, другою, дев'ятою та десятою статті 166-6, 166-8 - 166-12, 166-14 - 166-18, 166-21, 166-23, 166-24, 166-25, 166-27, 171-2, 172-4 - 172-20, 173 - 173-2, 173-4, 173-5, 174, 177-2, частиною третьою статті 178, статтею 180-1, частинами першою, другою і третьою статті 181, частиною другою статті 182, статтями 183-1 - 185-11, 185-13, 185-14, 186-1, 186-5 - 186-8, 187, 188, 188-1, 188-13 (крім справ про адміністративні

правопорушення, пов'язані з невиконанням законних вимог державного виконавця), 188-14, 188-16, 188-17, 188-19, 188-22, 188-25, 188-27, 188-28, 188-31, 188-32, 188-33, 188-34, 188-35, 188-38, 188-39, 188-40, 188-41, 188-45, 188-46, 188-47, 188-48, 188-49, 188-50, 188-51, 188-54, 188-55, 188-57, частиною першою статті 189-1, статтями 189-3, 190, 191, 193, 195-1 - 195-6, статтями 204-1, 204-3, 206-1, 212-2 - 212-24 цього Кодексу, а також справи про адміністративні правопорушення, вчинені особами віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років» [3].

Таким чином, КУпАП виділяє дві групи справ, що підвідомчі судам, залежно від віку особи, що вчинила правопорушення. Тобто, окрім адміністративних правопорушень, які безпосередньо віднесені до компетенції суду, останній розглядає також і інші справи, в тому числі і у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які вчинені особами віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років, однак за загальними правилами підвідомчості віднесені до компетенції інших органів. У випадках, коли справа розглядається судом, посадові особи уповноважених органів складають протокол про адміністративне правопорушення, який має бланковий зразок. В ньому обов'язково посадовою особою заповнюється наступне: дата та місце складання протоколу; посада, прізвище, ім'я, по батькові уповноваженої особи, яка наділена законом правом на його складання; інформація про особу, яку притягають до відповідальності; час, місце та суть вчиненого правопорушення; стаття закону чи нормативно-правового акту в якому міститься інформація про відповідальність за дане порушення; інформація про свідків, потерпілих, викривача, якщо такі наявні; за бажанням особи, що притягається до відповідальності вносяться до змісту протоколу її пояснення; інформація про заподіяну матеріальну шкоду й інші відомості, необхідні для вирішення справи [3] та надсилається на розгляд до суду.

Сама стадія судового розгляду викликає чимало дискусій. Зокрема, згідно зі статтею 277 КУпАП протягом п'ятнадцяти днів з моменту

отримання протоколу про адміністративне правопорушення органом чи посадовою особою, які, відповідно до закону мають право розглядати такі справи, така справа повинна бути розглянута із прийняттям відповідного рішення. При цьому, «справи про адміністративні правопорушення, передбачені статтею 42-2, частиною першою статті 44, статтями 44-1, 106-1, 106-2, 162, 172-10 - 172-20, 173, 173-1, 173-2, 178, 185, частиною першою статті 185-3, статтями 185-7, 185-10, 188-22, 203 - 206-1, розглядаються протягом доби, статтями 146, 160, 185-1, 212-7 - 212-20 - у триденний строк, статтями 46-1, 51, 166-9, 176 і 188-34 - у п'ятиденний строк, статтями 101-103 цього Кодексу - у семиденний строк, а справи про адміністративні правопорушення, передбачені частинами першою, третьою та сьомою статті 122 (в частині порушення правил зупинки, стоянки), частинами першою, другою та восьмою статті 152-1 цього Кодексу, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), розглядаються уповноваженою особою невідкладно після виявлення правопорушення та отримання відомостей про суб'єкта цього правопорушення» [3]. Крім того, стаття 279 КУпАП, не визначає конкретний строк початку судового розгляду, лише говорить, що «розгляд справи розпочинається з оголошення складу колегіального органу або представлення посадової особи, яка розглядає дану справу, а головуєчий на засіданні колегіального органу або посадова особа, що розглядає справу, оголошує, яка справа підлягає розгляду, хто притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснює особам, які беруть участь у розгляді справи, їх права і обов'язки. Після цього оголошується протокол про адміністративне правопорушення. На засіданні заслуховуються особи, які беруть участь у розгляді справи, досліджуються докази і вирішуються клопотання» [3].

Також, погоджуємося з Оксаною Панасюк, яка зазначає, що у КУпАП відсутній чіткий порядок проведення розгляду справи, зокрема, судовий розгляд справи про адміністративне правопорушення досить часто відбувається за аналогією розгляду справ інших видів юрисдикції [107, с.

142-146]. Крім того, з однієї сторони особливістю справ про адміністративні правопорушення, а з іншої й їх проблемою є дуже короткий строк їх розгляду. Як ми вже згадували цей строк, передбачений КУпАП, складає 15 днів з того дня, коли суд отримав протокол про конкретне адміністративне правопорушення разом з іншими матеріалами справи. Кодекс України про адміністративні правопорушення (КУпАП) також встановлює, «стягнення може бути накладено не пізніше як через три місяці з дня вчинення правопорушення або з дня його виявлення (якщо мова йде про триваюче правопорушення). Зі спливом строку накладення адміністративного стягнення справа має бути закрита» [3]. Такі короткі строки дуже часто стають причиною зловживань зі сторони суддів, що негативно відбивається на правозастосовній практиці. Так, дії суддів, спрямовані на затягування строків, що призводять до порушень строків розгляду справ про адміністративні правопорушення, є наслідком того, що справа закривається через те, що на момент розгляду справи закінчилися строки встановлені для накладення адміністративного стягнення [108].

Подібні діяння служителів Феміди підривають довіру до судів, а також опосередковано впливають на погіршення ситуації із безпекою дорожнього руху, адже громадяни, спостерігаючи за такими випадками, вважають, що порушникам ПДР можна уникнути відповідальності, та й взагалі переконуються у безкарності за такі порушення. Саме тому, необхідно боротися із схожими випадками, як на законодавчому рівні, так і на рівні дисциплінарної відповідальності суддів. Зокрема, пропонується вдосконалити КУпАП в частині строків, яким буде передбачатися: збільшення строків розгляду справ про адміністративні правопорушення, збільшення строку, протягом якого може бути накладено стягнення, а також передбачити конкретні строки початку розгляду справ про адміністративні правопорушення: від моменту складення протоколу до моменту початку розгляду, виділивши 5 днів на передання протоколу про адміністративне правопорушення суду з моменту його складення, 5 днів на визначення

судді, який буде розглядати справу та прийняття рішення про дату розгляду, а також протягом 10 днів провести підготовчі дії, необхідні для забезпечення розгляду справи про адміністративне правопорушення.

На стадії підготовки до розгляду справи про адміністративне правопорушення, суд повинен вирішити такі питання:

- чи до його компетенції належить розгляд конкретного провадження;
- чи дотримано законних вимог для оформлення протоколу та інших матеріалів справи;
- чи належним чином повідомлені особи, які беруть участь у справі про час та місце розгляду справи;
- чи всі додаткові матеріали по даній справі витребувано і чи в законний спосіб;
- чи є законні підстави для задоволення заявлених клопотань учасниками судового розгляду, які наділені правом заявляти клопотання [3].

Після вчинення підготовчих дій, розпочинається судовий розгляд, процесуальні дії якого, як ми вже наголошували детально не врегульовані. На нашу думку, необхідно внести зміни до статті 279 КУпАП та передбачити загальні положення судового розгляду справ про адміністративні правопорушення за аналогією КАСУ чи КПК України.

В процесі розгляду справи про адміністративне правопорушення, суд зобов'язаний з'ясувати «чи було вчинено адміністративне правопорушення, чи винна дана особа в його вчиненні, чи підлягає вона адміністративній відповідальності, чи є обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, чи заподіяно майнову шкоду, чи є підстави для передачі матеріалів про адміністративне правопорушення на розгляд громадської організації, трудового колективу, а також з'ясувати інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи» [3].

За результатами судового розгляду справи про адміністративне правопорушення виноситься одна з 3 видів постанов «про накладення адміністративного стягнення; про застосування заходів впливу,

передбачених статтею 24-1 КУпАП; про закриття справи» [3].

Важливе значення, на нашу думку, має питання щодо набрання чинності постанови суду за результатами розгляду справ про адміністративні правопорушення. Вказівки на такі строки у КУпАП відсутні, при цьому міститься положення про «оголошення постанови по справі про адміністративне правопорушення й вручення її копії» [3].

Така ситуація, вважаємо, є недопустимою для правової держави. Щодо даного питання, підтримуємо думки вчених, пов'язані із вказівкою на доцільності доповнення КУпАП статтею, яка визначала б момент набрання постановою законної сили, зокрема після закінчення строків на оскарження [107, с. 142-146].

Для повного розуміння ситуації щодо судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху варто також загадати і про ще деякі особливості, які мають місце. Так, відповідно до статті 271 КУпАП, яка визначає умови участі у розгляді справи про адміністративне правопорушення захисника, в процесі притягнення до відповідальності за вчинення адміністративного проступку, в тому числі того, який посягає на безпечні умови дорожнього руху може брати участь адвокат або інший фахівець в галузі права [3]. Водночас, правовий статус «іншого фахівця в галузі права», який може зпихати порушника ПДР в процесі розгляду щодо нього справи судом до кінця не визначено. Зокрема відсутній нормативно-правовий акт, який би визначав хто вважається таким фахівцем. Більше того, як стверджує М.Г. Поліщук, ми не можемо визначити, коли саме, і, на якій із стадій реалізації адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху адвокат чи інший фахівець у галузі права вступає у цей процес. Цього не визначає і законодавство [195, с. 43]. Така ситуація, на нашу думку, може бути вирішено чітким врегулюванням на рівні закону поняття іншого фахівця в галузі права, а також внесенням змін до КУпАП що моменту вступу в процес з притягнення до адміністративної відповідальності порушника правил, що забезпечують рух такого суб'єкта процесу.

Отже, підводячи проміжні підсумки хотілося б підкреслити, що суди, як органи правосуддя в Україні, здійснюючи його на засадах верховенства права створюють умови на забезпечення права на можливість відстояти свої порушені права у справедливому безсторонньому суді за умови забезпечення належної поваги до інших конституційних прав, що гарантуються, окрім Основного закону нормами національного та міжнародного законодавства. [77]. При цьому, як було встановлено та досліджено нами, можна говорити, що суди також і беруть участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху, хоча і опосередковану. Так, розглядаючи справи про порушення ПДР, за які передбачена адміністративна відповідальність, суди встановлюють правомірність дій особи, що порушила ПДР, чим виробляють правозастосовну практику відповідальності за таке правопорушення, а їх рішення реалізуючи превентивну функцію, допомагають вплинути на правопорушника в майбутньому та запобігти повторному порушенню ПДР. Інша сторона такої участі суду полягає в розгляді скарг на рішення, дії чи бездіяльність посадових осіб уповноважених органів, що прийняли рішення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема органів Національної поліції. Дана практика суду подібним чином до першої впливає на порушників ПДР, та крім того така практика служить певним «прикладом» або «взірцем», яке рішення може прийняти суд за певних конкретних обставин у випадку оскарження. Таким чином, ця форма участі суду у забезпеченні безпеки дорожнього руху здійснює превентивний вплив не лише на порушників ПДР та інших актів, які спрямовані за забезпечення безпеки дорожнього руху, а й на посадових осіб уповноважених органів, який спрямований на недопущення порушень закону в майбутньому та правомірно, керуючись законом, здійснювати діяльність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Висновки до Розділу 2

Судові органи відіграють надважливу роль у процесі забезпечення безпеки дорожнього руху, оскільки їхня діяльність у сфері безпеки дорожнього руху зводиться до повноважень з однієї сторони - контролю за законністю дій (бездіяльності) та рішень органів національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, тобто діяльність з перегляду рішень таких органів, а з іншої сторони – розгляд таких видів адміністративних справ за порушення ПДР, які входять до їх компетенції згідно КУпАП. Подібна діяльність суду спрямована як на попередження порушень правил дорожнього руху, так і притягнення порушників ПДР до відповідальності.

Проблема правового регулювання оскарження постанови у справі про адміністративне правопорушення, що стосується питання, який із законодавчих актів слід застосовувати суду: КУпАП чи КАСУ, негативно впливає, як на процес правотворчості, адже вимагає при розгляді та прийнятті підзаконних нормативно-правових актів з цих питань, враховувати положення різних законів; так і на процес правозастосування, оскільки, як вже було зазначено, що існує дилема, який нормативно-правовий акт застосовувати під час розгляду скарги на постанову, винесену за вчинення адміністративного проступку.

Відсутність координації між органами Національної поліції та судами, яка є необхідною для ефективної боротьби з порушеннями на дорозі призводить до уникнення відповідальності суб'єктами, що вчинили адміністративні правопорушення.

Короткі строки накладення адміністративного стягнення дуже часто стають причиною зловживань зі сторони суддів, що негативно відбивається на правозастосовній практиці, в тому числі у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, дії суддів, спрямовані на затягування строків, що призводять до порушень строків розгляду справ про адміністративні

правопорушення, є наслідком того, що справа закривається через закінчення передбачених законом строків для накладення адміністративного стягнення.

Пропонується вдосконалити КУпАП в частині строків, яким буде передбачатися: збільшення строків розгляду справ про адміністративні правопорушення, збільшення строку, протягом якого може бути накладено стягнення, а також передбачити конкретні строки початку розгляду справ про адміністративні правопорушення: від моменту складення протоколу до моменту початку розгляду, виділивши 5 днів на передання протоколу про адміністративне правопорушення суду з моменту його складення, 5 днів на визначення судді, який буде розглядати справу та прийняття рішення про дату розгляду, а також протягом 10 днів провести підготовчі дії, необхідні для забезпечення розгляду справи про адміністративне правопорушення.

На нашу думку, необхідно внести зміни до статті 279 КУпАП та передбачити загальні положення судового розгляду справ про адміністративні правопорушення за аналогією з КАСУ чи КПК України.

Система органів, які здійснюють розгляд справ про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є досить розгалуженою. Особливе місце посідають органи правосуддя, які реалізують свої повноваження з урахуванням концепції стримувань та противаг, що покликана запобігти узурпації влади в державі.

РОЗДІЛ 3

МЕХАНІЗМИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СУДОВОГО РОЗГЛЯДУ СПРАВ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

3.1 Участь суду у забезпеченні адміністративно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху

Адміністративна відповідальність є одним із найбільш ефективніших засобів боротьби із порушеннями у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Конструкцію адміністративної відповідальності окремі автори вважають найбільш придатною для створення інструментів, за допомогою яких здійснюється реальний і, що є, мабуть, найголовнішим, оперативний вплив із боку органів державної влади на осіб, які не дотримуються вимог правових державних приписів [109, с. 361].

Поряд з цим погляди науковців на поняття адміністративної відповідальності, її обсягу та змісту надзвичайно різноманітні. Це підтверджує те, що хоча дане поняття досліджувалося на науковому рівні, все ж залишається дискусійним. Така дискусія обумовлена декількома причинами, серед яких виділяють:

- широту використання поняття «адміністративної відповідальності» у правозастосовчі, науковій, загальноосвітній та практичній сферах;
- так звану двояку позицію законодавця щодо поняття та сутності адміністративної відповідальності, зокрема, використання терміну в численних нормативних актах, але відсутності його визначення [110];
- КУпАП, визначаючи адміністративну відповідальність, вказує на те, 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» [3]. Згідно цього твердження адміністративна відповідальність презентується через адміністративне стягнення.

Щодо поняття адміністративної відповідальності, його спробували визначити немала кількість науковців, серед яких Новіков В.В., Михайлов Р.І., Авер'янов В.Б., Герасименко Є.С., Колпаков В.К. та інші. Крім того, науковці виділяють декілька підходів до розуміння поняття адміністративної відповідальності, зокрема:

а) вона являє собою сукупність заходів примусу до правопорушника (Л. В. Коваль, Ю. П. Битяк, В. В. Зуй та інші);

б) вона полягає у визначенні певних обмежень особистого майнового та не майнового характеру щодо осіб, які вчиняють адміністративні правопорушення(Є. В. Додін та інші);

в) це система адміністративних правовідносин, які виникають через застосування до осіб, які вчинили адміністративний проступок стягнень (І. П. Голосніченко) [110].

Серед найбільш розроблених, на нашу думку, доцільно згадати такі визначення. В.К. Колпаков визначав адміністративну відповідальність, як спосіб примусового застосування до правопорушника визначених заком заходів впливу [111, с. 24]. Велика українська енциклопедія визначає адміністративну відповідальність одним з видів відповідальності встановленої окремими юридичними нормами, як проявляється у застосування до винної особи певного виду адміністративного стягнення [112]. На думку Є. С. Герасименка «адміністративна відповідальність - це специфічна форма негативного реагування з боку держави в особі її компетентних органів на відповідну категорію протиправних проявів, згідно з якою особи, які їх вчинили, повинні дати відповідь перед повноважними органами у встановлених законом формах і порядку» [113, с. 13].

В.Б. Авер'янов в своїх наукових працях визначає адміністративну відповідальність «різновидом юридичної відповідальності, що являє собою

сукупність адміністративних правовідносин, які виникають у зв'язку із застосуванням уповноваженими органами до осіб, що вчинили адміністративний проступок, передбачених нормами адміністративного права особливих санкцій – адміністративних стягнень» [114, с. 430].

Як різновид відповідальності також розглядає адміністративну відповідальність Т.О. Коломоєць. Говорячи про даний вид відповідальності, науковець стверджує, що «це специфічна форма негативного реагування з боку держави в особі її компетентних органів на відповідну категорію протиправних проявів (насамперед адміністративних проступків), згідно з якою особи, що скоїли ці правопорушення, повинні дати відповідь перед уповноваженим державним органом за свої неправомірні дії і понести за це адміністративні стягнення установлених законом формах і порядку» [115, с. 17].

Кожен з цих авторів вніс свою лепту в розробку поняття адміністративної відповідальності та її розуміння. При цьому, не викликає зауважень, що найбільш доцільним є визначення адміністративної відповідальності, як виду юридичної відповідальності.

Крім того, окремі автори також намагалися деталізувати адміністративну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху. Яскравим представником такого підходу є Р.І. Михайлов, який підтримував точку зору, що «адміністративна відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – це відповідальність водіїв транспортних засобів, інших учасників дорожнього руху, а також посадових осіб, що забезпечують безпечну експлуатацію транспорту, доріг і шляхових споруд, за порушення правил дорожнього руху, експлуатації транспорту й шляхів, виражена в застосуванні до винних осіб установлених законом адміністративних стягнень уповноваженими на те органами (посадовими особами) на підставах і в порядку, передбачених нормами адміністративного права» [116, с. 6]. Такі спроби, вважаємо, позитивно впливають на ситуацію у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху,

оскільки цікавість науковців до таких питань вказує на наявність проблем у тій чи іншій сфері, а також демонструє спроби їх вирішення, надаючи пропозиції такого вирішення.

Подальший аналіз адміністративної відповідальності за порушення норм, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху вимагає розгляду питання про підстави такої відповідальності. Окремі автори виділяють нормативні, фактичні та документальні підстави такої відповідальності. Під нормативними підставами розуміють норми права, які визнають окреме діяння адміністративним проступком, закріплюють заходи примусу, що можуть бути застосовані до осіб, які вчиняють адміністративні правопорушення, визначають учасників адміністративного провадження: осіб, які можуть бути суб'єктами правопорушення та осіб чи органів, що уповноважені притягувати винних до відповідальності, порядок накладання та виконання адміністративних стягнень тощо.

Фактичними підставами слід вважати окремі юридичні факти, які безпосередньо пов'язані з адміністративним проступком: факти, що підтверджують вчинення порушення або факти, що свідчать про застосування та виконання певного стягнення; факт затримання, факт подання звернень та скарг, факт огляду особи, факт визнання фактичних даних доказами та інші.

Під документальними підставами розглядають наявність документів, оформлених відповідно до встановлених вимог. Зокрема, ними можуть бути «протокол про адміністративне правопорушення і постанова по справі про адміністративне правопорушення. Крім цього до них відносяться акти, довідки, звернення, облікові документи тощо» [110].

Інші науковці вважають за доцільне аналізувати та досліджувати лише фактичну підставу. При цьому, під фактичною підставою відповідальності визнають порушення норм права, які забезпечуються в контексті окремих санкцій таких статей та визначається, як адміністративний проступок. В свою чергу юридичним фактом науковці визначають сукупність конкретних

життєвих обставин, що можуть проявлятися у порушенні норми права, і наявність формальних моментів, тобто таких, що пов'язують порушення правової норми з окремими життєвими обставинами [117]. Треті ж визначають лише одну підставу адміністративної відповідальності – реальну, в зміст якої включають нормативну, фактичну та процесуальну ознаки. При цьому, нормативна ознака може бути пояснена існуванням правової норми, яка визначає окреме діяння проступком та передбачає міру відповідальності за його вчинення. В свою чергу фактична - визначається, як «вчинення протиправного, винного діяння особою, за яке законодавством передбачено адміністративну відповідальність, а процесуальною є постанова органу адміністративної юрисдикції про накладення на правопорушника певного виду адміністративного стягнення або заходу впливу, передбаченого ст. 24-1 КУпАП» [118, с. 87]. Вважаємо, що останніми авторами досить доречно названо нормативну, фактичну та процесуальну ознаки. При цьому, на нашу думку, не цілком доречно об'єднувати їх у процесуальну підставу адміністративної відповідальності, а саме ці ознаки і назвати підставами, тобто, виділяти фактичну, нормативну та процесуальну підстави адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху.

Отже, що стосується нормативних підстав для настання адміністративної відповідальності за вчинення адміністративного проступку пов'язаного з безпекою руху, то нею можна вважати наявність правових норм, які передбачають адміністративну відповідальність за порушення у сфері безпеки дорожнього руху. Фактичною ж підставою є вчинення суб'єктом адміністративного правопорушення протиправного, винного діяння, за яке законодавством передбачено адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Остання підстава, яка виділяється нами є процесуальною, під якою розуміємо рішення уповноваженого компетентного органу адміністративної юрисдикції про накладення на правопорушника, який вчинив

адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху певного виду покарання, система яких передбачена ст. 24-1 КУпАП.

Зупинимося на аналізі цих підстав більш конкретніше. Як вже було сказано, нормативною підставою є сукупність норм які передбачають адміністративне правопорушення та міра відповідальності за його порушення, в тому числі й порушення щодо безпеки дорожнього руху. Кодифікованим нормативним актом, який передбачає такі правопорушення є КУпАП. Він містить Главу 10 під назвою «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку» [3]. Вважаємо, назва цієї глави потребує удосконалення з огляду на важливість сфери безпеки дорожнього руху, її надзвичайну проблемність у всьому світі та особливостей об'єкта, про якого буде сказано далі в дослідженні. На нашу думку, Главу 10 КУпАП доцільно назвати «Адміністративні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», виділивши лише правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, а всі інші правопорушення, що мають відмінний об'єкт перенести в іншу главу. Всі адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху наведемо у таблиці, що підтвердить нормативну підставу відповідальності та допоможе вставновити фактичну підставу адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху (Додаток Б).

Варто також зазначити, що 16 березня 2021 року офіційно опубліковано Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» [32]. Цим законом було внесено зміни, зокрема до КУпАП щодо посилення адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Основні зміни стосувалися таких моментів:

– Строк притягнення до адміністративної відповідальності водія, який керував транспортним засобом в стані сп'яніння чи під впливом

лікарських засобів, що сповільнюють реакцію становить один рік з моменту вчинення порушення. Відповідно, до прийняття таких змін строк складав 3 місяці.

– Збільшення міри покарання за керування транспортними засобами в стані сп'яніння. За частиною першою покарання у вигляді штрафу становить 17 000 грн з вилученням посвідчення водія на один рік. За частиною 2 статті 130 КУпАП водієві-порушнику доведеться сплатити штраф у розмірі 34 тисячі гривень з позбавленням права керування транспортними засобами на 3 роки. Якщо зухвалий водій втретє сяде за кермо в стані сп'яніння за такі дії передбачено покарання у вигляді штрафу – 51 тисяча гривень з позбавленням права керування на 10 років з конфіскацією транспортного засобу. Окрім того, вживання водієм, учасником ДТП після її вчинення алкоголю, наркотичних речовин, психотропних засобів чи лікарських препаратів, виготовлених на їх основі, чи після того, як патрульні зупинили транспортний засіб, але до проведення огляду на стан сп'яніння, в тому числі до прийняття поліцейськими рішення про звільнення від проведення такого огляду, карається штрафом на суму 34 тисячі гривень або адміністративним арештом на 15 діб з позбавленням водійського посвідчення на три роки [119].

– Збільшується розмір штрафів за наступні порушення ПДР:

- керування двоколісним транспортним засобом без захисного без шолома чи непристібнутим паском безпеки – штраф становить 510 гривень;

- за перевищення обмежень швидкості руху транспорту понад 20 км/год, порушення вимог дорожніх знаків, дорожньої розмітки, зупинки чи стоянки – штраф становить 340 гривень;

- за проїзд перехрестя на заборонний сигнал світлофора, порушення правил обгону, розмови по мобільному тримаючи мобільний пристрій у руці, порушення порядку використання зовнішніх освітлювальних приладів або попереджувальних сигналів, за порушення правил навчальної їзди –

штраф становить 510 гривень;

- ненадання переваги в русі спецтранспорту з увімкненими спеціальними світловими, звуковими сигналами, за рух по смузї, яка передбачена для руху, зупинки, стоянки маршрутними транспортними засобами - штраф становить 680 гривень;

- за перевищення швидкості руху понад 50 км за годину – штраф становить 1 700 гривень;

- за створення аварійної ситуації – штраф складає 1445 гривень;

- якщо водій залишив місце ДТП учасником автопригоди – штраф складає 3400 гривень або позбавлення права керування на строк від 1 до 2 років; за порушення ПДР, що спричинило ДТП – штраф становить 850 гривень;

- за керування транспортним засобом особою без відповідних документів або якщо вона не пред'явила такі документи на вимогу поліцейському – штраф складає 425 гривень;

- за керування транспортними засобами особою, яка не має такого права або передання керування транспортним засобом такій особі – карається штрафом 3400 гривень;

- якщо особа, тимчасово обмежена в праві керування, але керує транспортним засобом - тягне за собою покарання у формі позбавлення права керування транспортними засобами на 3 – 6 місяців;

- якщо транспортним засобом керує особа, позбавлена права керування – покарання становить 20400 гривень штрафу;

- якщо особа керує транспортним засобом, не маючи на те права вдруге протягом року, або її тимчасово обмежили в такому праві або позбавили права керувати транспортними засобами протягом року – штраф становить 40800 гривень з позбавленням права керування від п'яти до семи років, з оплатним вилученням автомобіля чи без нього;

– Посилено відповідальність для пішоходів: за перехід дороги у невстановленому місці – штраф складає 255 гривень.

– Щодо велосипедистів – за порушення ними ПДР штраф становить 340 гривень, якщо пішоходи та велосипедисти порушують ПДР в стані сп'яніння - штраф складає 680 гривень. Якщо через такі дії іншим учасникам руху створено аварійну ситуацію – штраф зростає до 850 гривень [119].

Як бачимо, санкції за окремі адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху суттєво збільшилися. Незважаючи на такий підхід законодавця до врегулювання ситуації із низьким рівнем безпеки дорожнього руху, ми не підтримуємо подібний вплив на цю сферу. На наше переконання, високими штрафами чи більш тяжчим покаранням подолати аварійність на дорогах не вийде. В даній ситуації необхідно застосовувати альтернативні методи. До одного з таких належить впровадження інституту сповіщувача, суть якого полягає в участі самих учасників дорожнього руху в контролі за безпекою дорожнього руху. Аналогічна практика вже діє в сусідніх країнах та має позитивні результати.

Зокрема, в Узбекистані «громадяни можуть повідомляти відповідні державні органи про виявлені ними порушення правил дорожнього руху, подаючи інформацію на офіційний сайт Міністерства внутрішніх справ країни. Також вони повинні надати відеодокази такого порушення» [120, с. 39].

Ми вважаємо, що зарубіжна практика є цінним досвідом, який може перейняти наша країна. Наразі законодавець намагається йти в ногу з часом, то ж у Верховній Раді України зареєстровано проєкт закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення ролі суспільства у заходах контролю за безпекою дорожнього руху та дотриманням правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів», який має внести зміни до діючих нормативно-правових за для закріплення інституту сповіщувача. Відтак КУпАП має доповнитись окремою статтею 272-1 «Сповіщувач».

«Під сповіщувачем розуміється громадянин, який звернувся із заявою або повідомленням про адміністративне правопорушення у сфері

забезпечення безпеки дорожнього руху або порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), до органу, уповноваженого розглядати справу про адміністративне правопорушення, і при цьому, не є потерпілим» [121]. Цими ж змінами має бути закріплений його правовий статус. До прав сповіщувача пропонується віднести «право отримати інформацію, що підтверджує прийняття і реєстрацію його заяви; право отримати інформацію про результати розгляду адміністративної справи; право на винагороду у випадках, встановлених законом; право на отримання правової допомоги за рахунок держави у випадках, передбачених КУпАП та/або законом, що регулює надання безоплатної правової допомоги» [121]. Щодо обов'язків, то ст. 272-1 КУпАП буде передбачати, той факт, що сповіщувач зобов'язаний: «при зверненні із заявою використовувати спеціальний програмний засіб, пройти електронну ідентифікацію; зазначити в заяві про адміністративне правопорушення інформацію про тип правопорушення, номерні знаки транспортного засобу на якому особа здійснила правопорушення; подати на підтвердження своєї заяви електронні докази у вигляді матеріалів фотозйомки (відеозапису), які відповідають вимогам встановленим КУпАП» [121].

Відтак інститут сповіщувача означає, що кожен громадянин може зробити корисну справу, та ставши очевидцем порушення правил дорожнього руху, може повідомити про це поліцейських, зробивши свій вклад в забезпечення безпеки дорожнього руху. На нашу думку, цей механізм впливу на безпеку дорожнього руху безпосередньо кожного громадянина забезпечив би високий рівень такої безпеки і позитивно вплинув би на стан аварійності. Зазвичай, екіпажів поліцейських є недостатньо, аби охопити 100 % території відповідного населеного пункту, відтак, активна участь учасників руху щодо виявлення порушень ПДР допоможе охопити більші обсяги території окремого населеного пункту, району чи області. Одже, позитивні моменти впровадження такого засобу

запобігання порушень ПДР є обґрунтованими та абсолютно-корисними.

Позитивними реаліями впровадження сповіщувача можуть бути наспульні результати:

- попереджувальний вплив на учасників дорожнього руху, бо тепер кожен буде розуміти, що якщо він порушить ПДР, неминуче настане покарання;
- зменшення випадків порушення ПДР, а відповідно підвищення безпеки дорожнього руху;
- зниження рівня аварійності на дорогах, в тому числі збереження дорожньої інфраструктури;
- зниження рівня смертності внаслідок ДТП;
- підвищення рівня суспільної правосвідомості.

Певну критику щодо впровадження такого інституту висловлює Гаращук В.М. Вчений аналізує дані зміни та пропонує свої погляди, а також наводить ймовірні наслідки негативного характеру, які породить закріплення інституту сповіщувача у законодавчому полі України. Зокрема, до таких науковець відносить те, що у діяльності органів Національної поліції України може виникнути додаткова корупційна складова. Цей факт автор пояснює тим, що для поліцейських «відкриється можливість під час несення служби фіксувати порушення не на службовий пристрій фото-відеозапису, а на пристрій іншої приватної особи (кума, брата, дружини...), отримуючи за це частку винагороди як приватна особа; відсутність чіткого правового механізму реалізації сповіщувачем своїх прав та обов'язків, а також механізму виплати компенсації останньому за виконану ним роботу; відсутність регулювання питання про дослідження правдивості зафіксованої сповіщувачем інформації про правопорушення; суперечність самої суті інституту сповіщувача суспільній та християнській моралі українського суспільства» [122, с. 36-37]. Давши позитивну оцінку позиціям вченого, варто відмітити, що дійсно відсутність належного правового механізму правовідносин між учасниками дорожнього руху, може створити

значну перешкоду для впровадження інституту сповіщувача на нормативному рівні. Тому, цим, звичайно, повинні зайнятися фахівці після ухвалення таких змін. Свою думку щодо цього питання має Гаркуша В.В., він стверджує « що матеріальна вигода є негативним моментом в існуванні інституту сповіщувача і не повинна лежати в його основі, а лише громадянська позиція щодо покращення своєї держави та забезпечення власної безпеки та безпеки своїх рідних» [120, с. 40]. Наукові погляди говорять про те, що законопроект «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення ролі суспільства у заходах контролю за безпекою дорожнього руху та дотриманням правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів», пропонує внести зміни до положень Закон України «Про дорожній рух», серед яких міститься вказівка про те, що «Громадяни, які відповідно до положень Кодексу України про адміністративні правопорушення повідомили про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху або про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), та набули статус сповіщувача, мають право на винагороду у розмірі десяти відсотків від суми адміністративного стягнення у вигляді штрафу, накладеного на винну особу. Винагорода виплачується за рахунок стягнутого штрафу за відповідне адміністративне правопорушення в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України» [121]. На нашу думку, активна громадянська позиція та належний рівень правосвідомості є невід'ємними елементами, які притаманні громадянам правової держави, а поповнення державного бюджету за рахунок сплати штрафів за порушення ПДР, буде бонусом для держави. Практика свідчить, що, з урахуванням позитивного міжнародного досвіду та особливостей національної правової системи впровадження сповіщувача буде ефективним засобом підвищення безпеки дорожнього руху та правового виховання громадян. Детально проаналізувавши вищевказаний законопроект, ми дійшли висновку про недоцільність

запровадження такого інституту Кодексом України про адміністративні правопорушення. На нашу думку, Закон України «Про дорожній рух» чи Постанова КМУ «Про Правила дорожнього руху» є нормативно-правовими актами, до яких слід внести зміни, що стосуються інституту сповіщувача.

Наступною підставою адмінвідповідальності є фактична, тобто вчинення суб'єктом адміністративного правопорушення протиправного, винного діяння, за яке законодавством передбачено відповідальність за порушення ПДР. Для аналізу цієї підстави, вважаємо за доцільне розглянути елементи складу адміністративного правопорушення у сфері безпеки руху, наявність в діянні особи якого, буде тягнути за собою адміністративну відповідальність.

Норми статті 9 КУпАП визначають, «адміністративним правопорушенням (проступком) є протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність» [3].

Як бачимо законодавець ототожнює адміністративне правопорушення та адміністративний проступок. Далеко не всі науковці підтримують таке ототожнення. [123, с. 34; 124, с. 4; 125, с. 34-35; 126, с. 209; 127, с. 35] Ми ж підтримуємо думки вчених, що поняття адміністративного правопорушення є більш ширшим, а ніж адміністративного проступку. В той же час, адміністративний проступок охоплює лише ті дії, за які передбачена адміністративна відповідальність [126, с. 209].

Складу адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху притамані наявність об'єктивних і суб'єктивних ознак (елементів), які характеризують (кваліфікують) конкретне суспільно - шкідливе діяння як адміністративне правопорушення. Цими ознаками є: об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт і суб'єктивна сторона правопорушення [117].

З загальної теорії права відома класифікація об'єктів «по вертикалі», де виділяють загальний об'єкт правопорушення, родовий, видовий та

безпосередній. При цьому, під загальним об'єктом розуміють всю сукупність охоронюваних КУпАП суспільних відносин; під родовим — тотожні суспільні відносини, які охороняються системою адміністративно-правових актів, під видовим — тотожні суспільні відносини, охоронювані конкретними адміністративно-правовими нормами; під безпосереднім об'єктом — конкретні суспільні відносини, на які посягає певне адміністративне правопорушення. Що стосується суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього, то, на нашу думку, доцільно аналізувати родовий об'єкт цих правопорушень.

Родовим об'єктом правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є, на думку О.Ю. Салманової «конкретні правовідносини, які регулюються та охороняються адміністративно-правовими нормами, що передбачають застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху» [128, с. 9].

На думку А. В. Філіппова «родовим об'єктом посягання всіх адміністративних правопорушень на транспорті, передбачених главою 10 КУпАП необхідно розуміти нормальне та безпечне функціонування транспортної системи України» [129, с. 27]. Ю. С. Коллер розуміє під родовим об'єктом правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху «передбачений стан захищеності життя, здоров'я людей, їхніх інтересів, а також інтересів інших осіб під час переміщення людей та вантажів механічними транспортними засобами, а також людей без транспортних засобів по дорогах» [130, с. 135].

З огляду на наше дослідження, з урахуванням думок вчених, можна сказати, що родовим об'єктом досліджуваних правопорушень є суспільні відносини щодо забезпечення стану захищеності життєвоважливих для учасників дорожнього руху інтересів, прав і свобод, гарантування яких є основним завданням органі державної влади, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб та громадськості, які ефективно взаємодіють за для захисту держави від ймовірних загроз. При цьому,

необхідно розрізняти родовий об'єкт адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та родовий об'єкт правопорушень, передбачених Главою 10 КУпАП, адже, як було встановлено нами в роботі вище, у вказаній Главі містяться правопорушення не лише у сфері безпеки руху, що, вважаємо є не зовсім правильним.

Оскільки основну проблематику, що має значення для нашого дослідження становив лише родовий об'єкт досліджуваних адмінпорушень, проаналізувавши її можемо переходити до розгляду наступного елемента складу адмінпроступку щодо порушення ПДР - об'єктивної сторони. Під об'єктивною стороною правопорушення розуміють зовнішню сторону суспільно - шкідливого посягання, що характеризується дією, причинно наслідковим зв'язком між дією та наслідками, вчиненими в певних умовах, місці й часі [131].

Під об'єктивною стороною адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху розуміють «безпосередньо протиправні діяння, що полягають у порушенні правил, що забезпечують безпечне функціонування транспортних засобів, а в окремих випадках – прямо передбачені законом у зв'язку з цим шкідливі наслідки, а також причинний зв'язок між порушником законодавства у сфері дорожнього руху та наслідками, що настали при цьому» [30, с. 109-110].

На думку В. Гаркавої «це система передбачених законом ознак, що характеризують зовнішній прояв конкретного протиправного діяння, яке посягає на сферу дорожнього руху, до яких належить, передусім, сама протиправна дія або бездіяльність, а також шкідливі наслідки, які настали» [117].

На нашу думку, дещо неточними є визначення поняття та сутності об'єктивної сторони, як у першому випадку, так і в другому. Вважаємо, що об'єктивна сторона включає в себе дійсно діяння, тобто дію та бездіяльність, суспільно-шкідливі наслідки, а також причинний зв'язок між діянням та наслідком. Аналізуючи діяння, варто наголосити, що не викликає

сумніву той факт, що протирпавна поведінка може бути виражена у формі, як активної поведінки (дії), так і пасивної поведінки (бездіяльність – невиконання певних обов'язків, що покладаються на учасника дорожнього руху), а також те, що діяння є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони адміністративного проступку. Ми не підтримуємо думки окремих авторів щодо обов'язкових ознак складу адміністративного правопорушення суспільно-шкідливих наслідків, причинного зв'язку між діянням та наслідком, а також місця, часу, способу, обстановки та засобів вчинення адміністративного правопорушення. Оскільки, до прикладу, у випадку порушення ПДР пішоходами не є обов'язковим для кваліфікації настання наслідків, а відтак і причинного зв'язку між діянням та наслідками. Таким чином, у КУпАП законодавець сформулював окремі склади адміністративних правопорушень з так званим формальним складом, для кваліфікації яких, на відміну від правопорушень з матеріальним складом, немає необхідності встановлення суспільно-шкідливих наслідків та причинного зв'язку між діянням та наслідками, а також місця, часу, способів, обстановки та засобів вчинення правопорушення. Дана необхідність може виникати лише у випадку вказівки на це в законі законодавцем. Тому, очевидним є висновок, що до обов'язкових елементів об'єктивної сторони адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, тобто, тих, які обов'язково мають бути присутні у кожному правопорушенні є лише діяння, а всі інші є факультативним, тобто, які можуть бути присутні за умови вказівки на це законодавцем.

Змісту суб'єктивної сторони складу адміністративного правопорушення притаманні наступні ознаки, такі як вина, мотив та мета вчинення адміністративного правопорушення. Вони тісно пов'язані між собою, однак їх зміст й значення в кожному випадку вчинення адміністративного правопорушення індивідуальні. Основною та обов'язковою ознакою суб'єктивної сторони адміністративного правопорушення є вина.

Вина особи є основною ознакою суб'єктивної сторони будь-якого

адміністративного проступку, і повинна бути встановлена у кожному випадку його вчинення. Вона визначає саму наявність суб'єктивної сторони й значною мірою її зміст. Відсутність вини виключає суб'єктивну сторону й тим самим склад правопорушення. Повна характеристика змісту суб'єктивної сторони багатьох адміністративних правопорушень можлива лише при встановленні й врахуванні мотиву й мети вчинення суспільно шкідливого діяння. При цьому цілком правильно останні віднесні до факультативних ознак суб'єктивної сторони, а вина – є її єдиною обов'язковою ознакою. Крім того, вина може бути виражена у формі умислу та необережності, що прямо передбачено в КУпАП. Усвідомлення правопорушником протиправного характеру свого діяння, тобто дії або бездіяльності, а також передбачення його шкідливих наслідків, та, при цьому, бажання їх настання або свідоме припущання цього свідчить про наявність умислу. В той же час, «адміністративне правопорушення визнається вчиненим з необережності, коли особа, яка його вчинила, передбачала можливість настання шкідливих наслідків своєї дії чи бездіяльності, але легковажно розраховувала на їх відвернення або не передбачала можливості настання таких наслідків, хоч повинна була і могла їх передбачити» [3].

При цьому, КУпАП, надаючи роз'яснення умислу та необережності, не враховує діяння з формальним складом, яке за своє суттю не передбачає настання наслідків.

Щодо суб'єкта адміністративного правопорушення, то «адміністративній відповідальності підлягають особи, які досягли на момент вчинення адміністративного правопорушення шістнадцятирічного віку» [3]. КУпАП також вказує на те, що заходи впливу, передбачені статтею 24-1 цього нормативно-правового акта застосовуються до тих осіб, які вчинили проступки, що визнаються адміністративними у віці від шістнадцяти до вісімнадцяти років. «У разі вчинення особами віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років адміністративних правопорушень,

передбачених статтями 44, 51, 89, 121-127, 130, статтею 139, частиною третьою статті 154, частиною другою статті 156, статтями 173, 173-4, 174, 183-1, 185, 190-195 КУпАП, вони підлягають адміністративній відповідальності на загальних підставах. З урахуванням характеру вчиненого правопорушення та особи правопорушника до зазначених осіб (за винятком осіб, які вчинили правопорушення, передбачені статтею 185) можуть бути застосовані заходи впливу, передбачені статтею 24-1 КУпАП» [3].

Крім того, КУпАП визначає і спеціальних суб'єктів адміністративних правопорушень, зокрема посадових осіб. Так, «посадові особи підлягають адміністративній відповідальності за адміністративні правопорушення, зв'язані з недодержанням установлених правил у сфері охорони порядку управління, державного і громадського порядку, природи, здоров'я населення та інших правил, забезпечення виконання яких входить до їх службових обов'язків» [3]. Що стосується сфери безпеки дорожнього руху, то, на нашу думку, окрім загальних ознак суб'єкта адміністративного правопорушення, такий суб'єкт володіє і спеціальними ознаками, тобто перебуває у статусі учасника дорожнього руху. Таким чином, якщо взяти за основу поділ суб'єктів адміністративного правопорушення на загальних та спеціальних, то суб'єкт адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху належить до спеціальних суб'єктів, оскільки окрім загальних ознак йому притаманні спеціальні. КУпАП також згадує таких спеціальних суб'єктів порушень у сфері забезпечення безпеки руху, як юридична або фізична особа, зареєстровані власниками транспортних засобів (ст. 122 та ст. 123 КУпАП) [3], які доповнюють КУпАП на підставі Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [133] та власники (співвласники) транспортних засобів. Зокрема, «до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в

автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису притягаються власники (співвласники) транспортних засобів» [3]. Якщо порушення правил, що забезпечують безаварійність на дорогах, зафіксовані в автоматичному режимі, а саме «за допомогою технічних засобів - приладів контролю за дотриманням правил дорожнього руху з функціями фото-, відеофіксації, які функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах» [3], а також у випадку «порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) (за допомогою технічних засобів з функціями запису, зберігання, відтворення і передачі фото-, відеоінформації)» [3], - адміністративну відповідальність за такі проступки несе «відповідальна особа - фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, а в разі якщо до Єдиного державного реєстру транспортних засобів внесено відомості про належного користувача відповідного транспортного засобу, - належний користувач транспортного засобу» [3]. При цьому у разі відсутності у Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань відомостей про керівника юридичної особи, за якою зареєстрований транспортний засіб на момент запиту, - відповідальність буде нести та особа, яка виконує повноваження керівника юридичної особи. «У разі якщо транспортний засіб зареєстровано за межами території України і такий транспортний засіб відповідно до законодавства не підлягає державній реєстрації в Україні, до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), притягається особа, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України» [3].

Розглянувши фактичну підставу адміністративної відповідальності, перейдемо до процесуальної, під якою розуміємо рішення уповноваженого компетентного органу адміністративної юрисдикції про накладення на правопорушника, який вчинив адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху певного виду адміністративної відповідальності передбаченої статтею 24-1 КУпАП.

Першочергово слід відмітити, що компетентними органами, які мають законне право на притягнення учасників дорожнього руху до адміністративної відповідальності та можуть виносити постанови у справах про адміністративні правопорушення визнаються органи Національної поліції України та суди. Тобто, ми спостерігаємо делегування судами свого виключного права на здійснення правосуддя іншим органам, навіть не судової, а виконавчої влади. Отже, пропонуємо розглянути позасудовий розгляд справ про адміністративні правопорушення органами Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Відтак, компетенція органів Національної поліції з винесення постанов за порушення правил дорожнього руху поділяється залежно від виду фіксації правопорушення. Адміністративні правопорушення можуть бути зафіксовані в автоматичному та не в автоматичному порядку. Спробуємо з'ясувати, як спосіб фіксації протиправного діяння впливає на порядок винесення постанови про адміністративне правопорушення.

Так, розпочнемо з аналізу порушень правил дорожнього руху зафіксованих в автоматичному порядку, а також порядку здійснення притягнення водіїв-порушників до адміністративної відповідальності. Слід відмітити, що в статті 14-2 КУпАП визначається, що фактично за порушення ПДР має бути притягнута особа, яка має юридично закріплене право на транспортний засіб, тобто слід визнавати порушником особу, яка володіє автомобілем. При цьому виникає ряд логічних зауважень. Тобто, не існує юридично-доведеного факту вчинення порушення ПДР конкретною

особою. Прогалина в законі полягає ще в тому, що для винесення постанови за порушення правил зафіксованого в автоматичному порядку, цього й не вимагається. Достатньо встановити власника транспортного засобу, щоб винести на нього постанову, таким чином притягнувши до відповідальності особу, яка могла й не вчиняти встановлене правопорушення. Більше того, власник транспортного засобу не обов'язково має бути водієм. Адже згідно Правил дорожнього руху та Закон України «Про дорожній рух» водієм слід визнавати особу, яка успішно завершила комплексне навчання теоретичних та практичних аспектів розуміння правил дорожнього руху та має практичні навички й вміння в керуванні транспортним засобом, про що має свідоцтво про успішне завершення підготовчого курсу навчання, успішно пройшла тестування в сервісних центрах МВС та повторно склала залік на вміння керування автомобілем. При цьому, водієм транспортного засобу може бути будь-яка дієздатна особа, яка досягла необхідного віку, щоб укласти договір купівлі-продажу, дарування чи відчуження права власності. То з огляду на вищевказане, понести покарання за правопорушення правил дорожнього руху зафіксованого в автоматичному порядку може абсолютно невинна особа, яка не порушувала норми закону, ба більше, яка може навіть не бути водієм.

Слід відмітити, що Основний Закон жодним чином не регламентує та не передбачає настання будь-якої відповідальності власника майна, за юридичний факт законного володіння майном. Тож, на нашу думку, слід детально та комплексно підійти до визначення особи, яка притягається до відповідальності за порушення правил дорожнього руху зафіксованого в автоматичному режимі та юридично визначити обов'язки для осіб, які користуються транспортними засобами. Наразі ж національне законодавство не передбачає користувачам жодним чином фіксувати свою приналежність до конкретного транспортного засобу. Що є, на нашу думку, абсолютно абсурдним. Введення загального обов'язку встановлення права власності чи права користування автомобілями допоможе уникнути

неточностей при встановленні особи-водія, який порушив правила дорожнього руху та допоможе притягувати до відповідальності винних осіб, а не громадян, які просто мають право власності на транспортний засіб.

Аналізуючи окреслене питання забезпечення безпеки руху, слід визначити, що всі учасники руху мають знати і неухильно дотримуватися вимог Закон України « Про дорожній рух», Правил дорожнього руху та інших нормативно-правових актів, які покликані забезпечувати безпеку дорожнього руху. Наведемо приклад, згідно з підпунктом б, пункту 12.9 ПДР України «водієві забороняється перевищувати максимальну швидкість, зазначену в пунктах 12.4-12.7, на ділянці дороги, де встановлено дорожні знаки 3.29, 3.31, або на транспортному засобі, на якому встановлено розпізнавальний знак відповідно до підпункту «и» пункту 30.3 цих Правил» [14]. Тобто на прикладі притягнення до відповідальності за перевищення встановлених обмежень для руху транспортних засобів, також виникає потреба у визначенні та юридичному доведенні факту керування транспортом саме тим водієм, який допустив порушення, та перебування цієї особи саме в статусі водія. Логічно, що в іншому випадку в діях особи, яку буде обвинувачено у перевищенні встановлених обмежень швидкості руху, повністю відсутній склад адміністративного правопорушення. А так як, норма ч. 2 ст. 61 Основного Закону зазначає, що «юридична відповідальність особи має виключно індивідуальний характер», на що також наголосив КСУ в справі № 1-34/2010 від 22.12.2010 р. [16]. Відтак, індивідуальний характер відповідальності за правопорушення слід визнавати, як єдину систему способом гарантування прав особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, задля виключення та попередження безпідставного та необґрунтованого притягнення такої особи до юридичної відповідальності за діяння, які вона не вчиняла. І лише наявність всіх ознак складу адміністративного правопорушення може бути єдиною юридичною підставою для настання законної відповідальності та притягнення особи до відповідальності.

Слід відмітити, що адміністративна відповідальність за своєю правовою природою є тотожною з іншими видами юридичної відповідальності. Оскільки вона наступає, якщо органи державної влади виявляють правопорушення, встановлюють особу, яка вчинила це порушення, таким чином застосовують певні види державного примусу до порушника. Суди або органи Національної поліції України проводять законний розгляд справи, оцінку доказового матеріалу та визначають вид покарання. І це покарання також передбачає для порушника настання негативних наслідків. Покарання може визначатися в чималих штрафах чи в позбавленні судом водія спеціального права – права керувати транспортними засобами, щоб водій-порушник не створював загрози для себе чи інших учасників дорожнього руху, таким чином унеможливити посягання останнього на загальну безпеку руху. В контексті цього, Основний Закон визначає, що будь-які сумніви чи факти, які не є юридично доведеними трактуються на користь винного [16].

Тобто, ми можемо говорити про реалізацію принципу презумпції невинуватості, коли подія, що не є доведеною та недоведеність провини особи прирівнюються до невинуватості, а відтак, виключення вчинення особою адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що зафіксовані в автоматичному режимі.

Для підтвердження окреслених проблемних питань в процесі притягнення особи, яка порушила правила дорожнього руху, пропонуємо навести норми Конституції України:

- стаття 3 говорить, що «людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю»;

- стаття 55 зазначає, що «права і свободи людини і громадянина захищаються судом. Кожному гарантується право на оскарження в суді рішень, дій чи бездіяльності органів державної влади, органів місцевого самоврядування, посадових і службових осіб»;

- стаття 64 Основного Закону регламентує «конституційні права і свободи людини і громадянина не можуть бути обмежені, крім випадків, передбачених КУ» [16].

Неспростовним фактом є твердження, що особа, яка керує транспортним засобом, експлуатуючи джерело підвищеної небезпеки, може спричинити не лише суспільно-шкідливі, а й суспільно-небезпечні наслідки для інших учасників дорожнього руху. І в такому випадку, для винуватця наступатиме не адміністративна, а вже кримінальна відповідальність. І хоч в обох випадках, до прикладу: при вчиненні ДТП, рішення по справі прийматиме суд залежно від наслідків спричинених дорожньо-транспортною пригодою, наставитиме адміністративна чи кримінальна відповідальність. Якщо через аварію зазнали пошкоджень лише транспортні засоби – винуватець понесе адміністративну відповідальність, якщо ж травмувалися люди, тобто мала місце дорожньо-транспортна пригода з потерпілими – для винуватця наступатиме кримінальна відповідальність.

Пропонуємо далі в дослідженні розглянути підстави, за яких особа може бути звільнена від адміністративної відповідальності. Кодекс України про адміністративні правопорушення, а саме норми статті 279-3 передбачають лише дві підстави для того звільнення: «якщо така особа надала документальне підтвердження, що до моменту вчинення правопорушення транспортний засіб вибув з її володіння внаслідок протиправних дій інших осіб, або якщо номерні знаки транспортного засобу незаконно використовуються іншими особами, що належать їй транспортному засобу; в іншому випадку особа, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення окресленого правопорушення, особисто звернулася до органу (посадової особи), уповноваженого розглядати справи про адміністративні правопорушення, із заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та надання згоди на притягнення до адміністративної відповідальності, а також надала документ (квитанцію) про сплату відповідного штрафу» [3].

Отже, проаналізувавши досліджені питання, вважаємо за необхідне, і відповідності до положень статей 55, 61, 62 та 64 Конституції України, змінити ці норми або ж доповнити статтю 279-3 КУпАП, зазначивши можливість для особи, яка притягається до адміністративної відповідальності за правопорушення Правил дорожнього руху, які зафіксовано в автоматичному режимі, оскаржити таку постанову у справі про адміністративне правопорушення до суду. При цьому така особа має надати необхідні та належні докази, які підтвердять той факт, що остання передала право керування належного їй транспортного засобу іншим особам, а від так виключається факт порушення Правил дорожнього руху цією особою. На нашу думку, за таких підстав винесена постанова по справі про адміністративне правопорушення має бути скасована, а відповідно така особа має бути звільнена від адміністративної відповідальності. Відповідно, якщо ж законом буде встановлено обов'язок належного користувача визначити право користування транспортним засобом, який юридично йому не належить, не виникатиме жодних неточностей стосовно визначення особи, яка фактично керувала транспортом та реально допустила порушення правил дорожнього руху. Постанову буде винесено на належного користувача.

Перед тим, як розглянути порядок розгляну справ про адміністративні правопорушення судами, слід відмітити, що у виключних випадках стосовно інших порушень правил дорожнього руху в сфері забезпечення безпеки руху, які не зафіксовані в автоматичному режимі, органи Національної поліції уповноважені розглядати такі справи на місці вчинення порушення та відразу виносити постанови по справі на винних осіб. А вже оскарження таких постанов здійснюватиметься в судовому порядку.

Особливий інтерес у межах нашого дослідження становить процес розгляду та прийняття рішення саме судом. Оскільки основні моменти судового розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері

безпеки дорожнього руху нами було розглянуто у попередньому розділі, далі в роботі зупинимося на практиці судів та основних помилках, що ними допускаються під час розгляду справ за порушення ПДР та забезпечення безпеки дорожнього руху.

Перше рішення, на якому б ми хотіли зупинитися викладене у постанові від 19.02.2020, справа №496/4315/16-а. У даній постанові, «колегія суддів звертає увагу на той факт, що висока концентрація транспорту на перетині доріг вимагає дотримання учасниками дорожнього руху сигналів засобів регулювання і спеціальних правил роз'їзду, оскільки безвідповідальний підхід водіїв та порушення ними правил проїзду перехресть та невиконання вимог сигналів регулювання є причиною великої кількості аварій» [134]. Крім того, у рішенні чітко відображено позицію Колегії, яка «не погоджується з доводами суду апеляційної інстанції, що були покладені в основу висновків про відсутність в діях позивача складу правопорушення, що на відеозапису не зафіксовано, як інспектор поліції виносив спірну постанову у справі про адміністративне правопорушення, оскільки обов'язковому доказуванню під час розгляду справ про адміністративні правопорушення підлягають лише факти вчинення або невчинення певною особою адміністративного правопорушення, які в свою чергу, підтверджуються відеозйомкою фіксації події адміністративного правопорушення» [134]. В цьому ж рішенні суд також вказує на те, що «не заслуговують на увагу доводи позивача в запереченнях на касаційну скаргу про те, що відносно нього не було складено протоколу про адміністративне порушення (п.8.7.3 ПДР), оскільки розглянувши справу про адміністративне правопорушення на місці його вчинення, відповідач має право винести постанову у справі про адміністративне правопорушення без складання протоколу про відповідне правопорушення» [134].

Також цікаве рішення висловлене у постанові Касаційного адміністративного суду від 05.03.2020, справа №823/1468/17, де вказано, що відсутність факту притягнення до кримінальної або адміністративної

відповідальності позивача «не спростовує наявності в його діях дисциплінарного проступку, за який, в порядку Дисциплінарного статуту, відповідач має право застосувати такий вид дисциплінарного стягнення як звільнення з органів Національної поліції, який входить до його компетенції» [135]. Факт того, що провадження було закрито не може свідчити про те, що у діянні особи відсутній склад дисциплінарного проступку, а лише вказує на відсутність складу адміністративного правопорушення, - каже суд. «Отже, в межах розгляду цієї справи необхідно надавати правову оцінку обставинам наявності або відсутності вчинення позивачем дисциплінарного проступку і наявності факту притягнення до адміністративної відповідальності або відсутності такого факту не спростовує можливість притягнення поліцейського до дисциплінарної відповідальності за наявності відповідних підстав» [135].

Далі, хотілося б звернути увагу на постанову Касаційного адміністративного суду по справі №177/213/17(2-а/177/16/17), згідно змісту якої «Верховний Суд зазначає, що у справах про адміністративні правопорушення судом перевіряється правомірність рішень, дій та бездіяльності суб'єкта владних повноважень, яким було здійснено притягнення особи до адміністративної відповідальності, та приймається відповідне рішення щодо правомірності/протиправності таких дій (бездіяльності) та наявності правових підстав для скасування вказаного рішення» [137]. При цьому, «визначення суду апеляційної інстанції про те, що порушення інспектором патрульної поліції не було встановлено обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність позивача, а саме не було враховано те, що позивач не мав можливості здійснити заміну лампочок світла у фарах автомобілю на місці зупинки, та не було звернуто увагу на той факт, що зупинено позивача о 22 год 45 хв, що унеможливило придбання лампочки ближнього світла та виклику майстра для заміни такої лампочки на місці вчинення правопорушення, є формою втручання в дискреційні повноваження відповідача та виходить за межі завдань

адміністративного судочинства» [137].

Щодо питання пропуску строків в адміністративному процесі звертається увага суду у рішенні Касаційного адміністративного суду, справа №757/48987/18-а, в якому вказується, що «інститут строків в адміністративному процесі сприяє досягненню юридичної визначеності у публічно-правових відносинах, а також стимулює учасників адміністративного процесу добросовісно ставитися до виконання своїх обов'язків. Ці строки обмежують час, протягом якого такі правовідносини можуть вважатися спірними; після їх завершення, якщо ніхто не звернувся до суду за вирішенням спору, відносини стають стабільними» [138]. Строк може бути поновлений судом лише у тому випадку, якщо причини його пропуску були поважними. «Підстави пропуску строку можуть бути визнані поважними, а строк поновлено лише у разі, якщо вони пов'язані з непереборними та об'єктивними перешкодами, труднощами, які не залежать від волі особи та унеможливили своєчасне, тобто у встановлений законом процесуальний строк подання касаційної скарги. Отже, тільки наявність об'єктивних перешкод для своєчасної реалізації прав щодо оскарження судового рішення у строк, встановлений процесуальним законом, може бути підставою для висновку про пропуск строку оскарження судового рішення з поважних причин» [138]. Посилаючись на сказане, суд приходять до висновку, що «звернення особи до вищестоящого органу зі скаргою на постанову по справі про адміністративне правопорушення не є досудовим вирішенням спору, а є альтернативним способом захисту своїх прав, що підтверджує відсутність підстав для встановлення тримісячного строку для звернення до суду із вказаним позовом» [138].

Висновок суду про поняття адміністративного правопорушення та його складу міститься у постанові Касаційного адміністративного суду від 19.02.2020, де зазначено, «що адміністративне правопорушення - це вчинок, який має форму або дії, або бездіяльності. Проте щоб вчинок можна було кваліфікувати як адміністративне правопорушення, він повинен мати

сукупність юридичних ознак, що визначають склад правопорушення. Наявність усіх ознак правопорушення є єдиною підставою для притягнення правопорушника до відповідальності. Якщо відсутня хоча б одна з ознак правопорушення, особа не може бути притягнута до відповідальності» [139].

На кінець згадаємо рішення Касаційного адміністративного суду від 06.02.2020, справа №727/9504/16-а, в якому міститься положення про таку ознаку судового рішення як законність. «При прийнятті рішення у справі суд повинен надати оцінку доказам, які містять інформацію щодо предмету доказування, встановити на підставі таких доказів наявність або відсутність обставин, що обґрунтовують вимоги і заперечення осіб, які беруть участь у справі, та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи» [140]. Суд наголошує на підставах визнання законності рішення, а саме вказує, що «рішення є законним тоді, коли суд, виконавши всі вимоги процесуального законодавства і всебічно перевіривши всі обставини справи, вирішив справу у відповідності з нормами матеріального права, що підлягають застосуванню до даних правовідносин. При цьому, Суд вказує, що особливою умовою під час розгляду справ з приводу рішень, дій чи бездіяльності суб'єктів владних повноважень щодо притягнення до адміністративної відповідальності є встановлення наявності чи відсутності адміністративного правопорушення, винності даної особи в його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи»[140].

Отже, участь суду у забезпеченні безпеки дорожнього руху є важливим елементом впливу на його учасників з метою запобігання вчиненню нових правопорушень, як учасниками, так і посадовими особами уповноважених органів державної влади, а також слугує взірцем правозастосовної практики, яку необхідно враховувати під час здійснення діяльності у сфері безпеки дорожнього руху. Крім того, рішення Касаційного адміністративного суду у складі Верховного Суду мають надважливе значення щодо правильного

розуміння окремих положень законодавства у сфері безпеки дорожнього руху.

3.2 Участь суду у забезпеченні цивільно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху

Однією з ключових та найвагоміших ознак сучасної правової держави є не лише нормативна визначеність прав людини, а й їх реальний захист та реалізація через систему дієвих механізмів державно-правового впливу. Окрім того, ключовим видається їх забезпечення через можливість ефективного захисту, в тому числі, й у судовому порядку. З урахуванням предмету нашого дослідження необхідним видається аналіз механізму цивільно-правової відповідальності за порушення правил, що забезпечують безпеку руху на дорогах.

Традиційно, в юридичній літературі, під цивільно-правовою відповідальністю вважають «застосування до порушника передбачених договором чи законом заходів державного примусу у вигляді цивільно-правових санкцій. Отже, прерогативою для настання цивільно-правової відповідальності визнається вчинення дієздатною особою правопорушення» [54]. Основною умовою настання відповідальності за порушення є наявність вини у діях особи, яка порушила зобов'язання, в тому випадку, якщо інше не передбачено законом чи договором (ст. 614 ЦК України).

Та в цивільному праві існують певні особливості, адже наявна ціла низка інститутів недоговірною та договірною права, коли відповідальність може наставати і без вини. До прикладу, страхувальник несе відповідальність та здійснює компенсацію на усунення матеріальних збитків, завданих водієм транспортного засобу внаслідок дорожньо-транспортної пригоди з матеріальними збитками, на підставі цивільно-правового договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних

транспортних засобів, укладеного із клієнтом визначеної страхової компанії [54]. Логічно, що страхувальник не вчиняє жодного порушення, але негативні наслідки для нього все ж наступають, через порушення правил дорожнього руху водієм транспортного засобу, що спричинило ДТП, свого клієнта. Тому, для настання такого роду цивільно-правової відповідальності вина не має значення. Вина, є ключовою умовою при визначенні страхової компанії, яка буде покривати матеріальні збитки, завдані внаслідок дорожньо-транспортної пригоди. Адже, саме страхувальник винного водія покладає на себе обов'язок - компенсацію матеріальної шкоди потерпілій стороні.

Отже, «у недоговірних зобов'язаннях найпоширенішим випадком відповідальності без вини є відповідальність власника джерела підвищеної небезпеки, який безумовно звільняється від відповідальності, якщо доведе, що шкода була завдана внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого (ч. 5 ст. 1187 України)» [54]. В свою чергу при деліктних зобов'язаннях така відповідальність є відшкодуванням державою шкоди, яка спричинена незаконними діями, рішеннями, чи бездіяльністю органів, які здійснюють досудове розслідування та оперативно-розшукову діяльність (ст. 1176 ЦК України); або заподіяну шкоду фізичній особі, яка зазнала шкоди внаслідок кримінального правопорушення (ст. 1177 ЦК України) чи спричинену каліцтвом, порушенням здоров'я або смертю через вчинення кримінального правопорушення (ст. 1207 ЦК України)» [54].

На думку Р.А. Майданик, у таких ситуаціях слід враховувати ризик «самостійною (додатковою) умовою безвинної цивільно-правової відповідальності» [141, с. 86-147].

Іншу наукову точку зору щодо цього питання має Н.С. Кузнецова, вона стверджує, що «порушення прав суб'єкта цивільних правовідносин тягне необхідність у відновленні порушеного права, в тому числі, й шляхом застосування цивільно-правової відповідальності. Звідси підставою такої відповідальності виступає саме порушення суб'єктивного цивільного

права» [142]. Аналізуючи сутність інституту «відповідальність», його визначає наступне поняття: «необхідність, обов'язок особи відповідати за свої дії, вчинки тобто - за щось вчинене, або ж, навпаки, за те, що не було належно виконано» [143, 742 с.]. Тобто негативні наслідки майнового характеру, що настали для однієї зі сторін, жодним чином не пов'язані з провиною іншого учасника правовідносин. Попри це, закон створює умови для відшкодування збитків, які були спричинені потерпілій стороні, відтак зобов'язання по відшкодуванню завданої шкоди в досліджуваних правовідносинах покладається на економічно-сильнішого учасника - державу, перевізника чи власника транспортного засобу. В даному випадку йдеться мова про спеціальну підставу виникнення цивільно-правових зобов'язань компенсаційного характеру, тобто, виникнення зобов'язань з відшкодування шкоди, підстави та умови виникнення яких, впливають безпосередньо із закону, а не договору про цивільно-правову відповідальність без вини.

Відповідно до положень частини 3 статті 11 ЦК України: «Цивільні права та обов'язки можуть виникати безпосередньо з актів цивільного законодавства. Тому правовідносини, які виникають між потерпілою особою й особою, вина якої у заподіянні шкоди відсутня, проте на яку законодавець покладає обов'язок відшкодувати збитки, будуть характеризуватися не «відповідальністю без вини», а набудуть характеру «виконання компенсаційних зобов'язань, передбачених законом»» [144, с.7-14].

На нашу думку, шляхом створення інституту компенсацій зобов'язань ми зможемо уникнути існуючої колізії між підставами настання цивільно-правової відповідальності із причинами настання іншої юридичної відповідальності, що зумовить виваженість судових рішень в питаннях визначення розміру відшкодування, оскільки мова буде йти не про настання негативних наслідків через вчинення протиправної поведінки, а про стягнення компенсацій за вчинення дій, які є не протиправними.

Аналізуючи судові справи, в яких вирішується питання щодо відновлення

існуючого права чи щодо притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності за порушення діючих правил дорожнього руху, саме в частині обов'язку водія застрахувати можливі страхові випадки при вчиненні ДТП, то можемо навести наступні приклади судових справ.

Наступне рішення є важливим для побудови тотожної правозастосовчої практики зі сторони органів поліції під час притягнення водія до відповідальності за деякі правоопрушення у сфері безпеки дорожнього руху. Так, «водій зобов'язаний мати при собі та на вимогу поліцейського, пред'являти для перевірки посвідчення водія, реєстраційний документ на транспортний засіб, а у випадках, передбачених законодавством, - страховий поліс (сертифікат) про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (стаття 16 Закону України «Про дорожній рух»)» [147]. Дотримуючись такого розуміння законодавства обов'язок водія мати при собі під час руху свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу та посвідчення водія відповідної категорії, а також пред'являти такі документи на вимогу поліцейського обов'язково кореспондує з правом поліцейського перевіряти наявність таких документів. Крім того, у випадках передбачених законодавством, якщо поліцейський вимагає від водія транспортного засобу пред'явити свідоцтво про реєстрацію автівки чи/або посвідчення водія, що підтверджує його право на керування транспортним засобом, водій зобов'язаний це зробити. У аналізованій ситуації, порушник правил, що забезпечують дорожній рух не заперечує проти того, що факт непред'явлення посвідчення, що дозволяє керувати автомобілем дійсно був, а отже, останнє доказує правомірність дій поліцейського, які полягали у притягненні порушника до відповідальності, передбаченої КУпАП, а саме ст. 126 цього кодексу, та, очевидно, накладення адміністративного стягнення за такий проступок [147].

Наступна справа, яку є необхідність проаналізувати в межах нашого дослідження стосується особливостей встановлення складу

адміністративного правопорушення у діянні порушника. Так, «...суд зауважує, що висновок про наявність чи відсутність в діях особи складу адміністративного правопорушення повинен бути обґрунтований, тобто зроблений на підставі всебічного, повного і об'єктивного дослідження всіх обставин та доказів, які підтверджують факт вчинення адміністративного правопорушення. Притягнення особи до адміністративної відповідальності можливе лише за умови наявності юридичного складу адміністративного правопорушення, в тому числі, встановлення вини особи у його вчиненні, яка підтверджена належними та допустимими доказами» [149]. В даній ситуації варто звернути увагу також і на час вчинення особою адміністративного проступку, а особливо, якщо говорити в контексті даної час та обставини неперед'явлення поліса ОСЦПВ, та інших документів, які необхідно пред'являти на вимогу працівників поліції відповідно до Правил дорожнього руху та інших нормативно-правових актів України. Так, «відповідно до встановлених обставин справи, з'ясуванню підлягає не факт не пред'явлення позивачем для перевірки посвідчення водія категорії «В», реєстраційний документ на транспортний засіб, поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на момент зупинки автомобіля о 02 год. 16 хв. 20.05.2016, а факт неперед'явлення зазначених вище документів під час оформлення працівниками патрульної поліції схеми місця ДТП та складання необхідних матеріалів в справах про адміністративні правопорушення, передбачених ст. 124 та ст. 130 КУпАП за фактом скоєння позивачем наїзду па припаркований позаду автомобіль «Ісузу Д-такс» д.н.з. НОМЕР_3 орієнтовно о 04 год. 07 хв. 20.05.2016 під час руху заднім ходом, що не було враховано судом апеляційної інстанції» [149]. В ситуаціях, коли перегляд справи інстанційно доходить до Верховного Суду, важливо розуміти, що в такому випадку останній буде перевіряти, чи суб'єкт владних повноважень діяв правомірно у ситуації, що склалася; чи правомірними є його дії чи бездіяльність, а також рішення, прийняті, як наслідок таких дій. За результатами такої перевірки

суб'єкт касаційного перегляду приймає рішення щодо наявності чи відсутності підстав для скасування оскаржуваного рішення, а отже і щодо того, чи правомірно або неправомірно суб'єкт владних повноважень прийняв таке рішення. «Натомість визначення суду апеляційної інстанції про те, що порушення інспектором патрульної поліції не було встановлено обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність позивача, а саме не було враховано те, що позивач не мав можливості здійснити заміну лампочок світла у фарах автомобілю на місці зупинки, та не було звернуто увагу на той факт, що зупинено позивача о 22 год 45 хв, що унеможлиблює придбання лампочки ближнього світла та виклику майстра для заміни такої лампочки на місці вчинення правопорушення, є формою втручання в дискреційні повноваження відповідача та виходить за межі завдань адміністративного судочинства» [149].

Варто звернути увагу і на рішення Верховного Суду, викладене в Постанові від 17 жовтня 2019 року № 401/1688/17. Так, суд вказує що в ситуації, що скалалася між між потерпілим та обвинуваченим виникли не будь-які інші, а саме деліктні зобов'язання із завдання шкоди внаслідок ДТП. «У той же час, між обвинуваченим та страховою компанією ПАТ «Страхова група «ТАС» існували договірні зобов'язання за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності» [186]. Крім того, якщо виникають ситуації, коли поряд із деліктними зобов'язаннями існують і інші відносини, зокрема обов'язкового страхування відповідальності власників транспортних засобів (ЦПВВНТЗ) між одними і тими ж учасниками відносин, то в такому випадку страховик та боржник у деліктному зобов'язанні поєднуються в одній особі та саме він несе відповідальність в межах суми страхового відшкодування. «Цей страховик, хоч і не завдав шкоди, але є зобов'язаним суб'єктом перед потерпілим, якому він виплачує страхове відшкодування замість завдавача шкоди у передбаченому Законом «Про ОСЦПВВНТЗ» порядку» [186]. При цьому, у випадку звернення потерпілої особи безпосередньо до страховика із заявою про здійснення

страхового відшкодування, таким чином реалізується саме позасудова процедура страхового відшкодування, а не, як вважають окремі науковці досудовий порядок врегулювання виниклого спору. Ця процедура «загалом не виключає право особи безпосередньо звернутися до суду з позовом про стягнення відповідного відшкодування. Обов'язок відшкодування шкоди, завданої дорожньо-транспортною пригодою, у тому числі, коли йдеться про вчинення злочину, передбаченого ст. 286 КК України, обумовлений не порушенням певного договірною зобов'язання, а фактом спричинення шкоди майну, здоров'ю та життю людини. Застосування положень Закону «Про ОСЦПВВНТЗ» у кримінальному судочинстві не повинно суперечити його засадам і обмежувати права потерпілого» [186].

Досить часто на практиці виникають ситуації, коли водія зупиняють працівники поліції за порушення певних правил, що забезпечують дорожній рух, та при перевірці документів, виявляють відсутність дійсного поліса ОСЦПВ. Так, «Судом апеляційної інстанції обґрунтовано було зазначено про те, що експлуатація транспортного засобу з непрацюючим заднім правим стоп сигналом є правопорушенням в розумінні Правил дорожнього руху, хоча і не тягне за собою адміністративну відповідальність за умови, що така експлуатація здійснюється у світлу пору доби» [152]. Така ситуація демонструє, що водія зупинили поліцейські, оскільки він своїм діянням спричинив виникнення підстави для зупинки автівки, передбаченої п.1 ч.1 ст. 35 Закону України № 580-VII. Очевидно, що останнє є підставою для перевірки документів, передбачених відповідними законодавчими актами, в тому числі і страхового полісу ОСЦПВ власників наземних транспортних засобів. «Як правильно встановлено судом апеляційної інстанції з відеозапису, долученого до матеріалів справи, позивачем не надано на вимогу інспектора поліції поліса (договору) обов'язкового страхування цивільноправової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що є адміністративним правопорушенням, передбаченим ч. 1 ст. 126 КУпАП та тягне за собою накладення штрафу в розмірі двадцяти п'яти

неоподатковуваних мінімумів доходів громадян» [152].

З огляду на наведені приклади, можемо стверджувати, що питома вага рішень говорить про неспірний обов'язок власників джерела підвищеної відповідальності, а саме транспортних засобів, страхувати цивільно-правову відповідальність, адже в такому випадку потерпіла сторона, якій протиправним діянням було завдано матеріальних збитків гарантовано отримує компенсацію, і таким чином відновлює свої порушені права.

Предмет дослідження вимагає розгляду особливостей притягнення винних у ДТП осіб до встановленої законом відповідальності. Законом визначено, що спори в сфері забезпечення дорожнього руху, щодо компенсації завданої внаслідок автопригоди матеріальної шкоди, може здійснюватися в судовому та позасудовому порядку.

Вторгнення країни-агресора російської федерації на територію нашої країни внесло чималі корективи в діяльність всіх державно-владних органів, в тому числі в діяльність судових установ, органів Національної поліції та інших. Збільшилась кількість справ, відбулося розширення повноважень та пріоритетних завдань в залежності від оперативної обстановки в окремих регіонах, що впливає, як на практичні умови функціонування інституцій, так і на строки вирішення навіть незначних спорів. Але в умовах воєнного стану рівень безпеки дорожнього руху не покращився з огляду на статистику, а зменшився рух транспортних засобів на території України, зросла латентність порушень на дорозі. Щодня внаслідок дорожньо-транспортних пригод на автомобільних дорогах продовжують гинути та травмуватися люди, зазнають пошкоджень транспортні засоби та вантажі, які сьогодні так необхідні в боротьбі з ворогом.

За словами Голови Національної поліції України Ігоря Клименка, за час війни зафіксовано 4600 автопригод. Водночас майже удвічі зменшилась кількість смертей на дорогах [154]. На нашу думку, така статистика говорить не про зменшення кількості ДТП на автошляхах країни, а про зменшення кількості складених адміністративних матеріалів на винуватців ДТП. Через

ті, чи інші обставини учасники автопригоди не викликають на допомогу поліцію, відтак статистика складених протоколів за ст. 124 КУпАП (Порушення ПДР, що спричинило дорожньо-транспортну пригоду) значно зменшилась. Через це гостро постає питання дотримання правил дорожнього руху усіма його учасниками. «Чомусь у такий важкий для держави період дуже багато водіїв вирішили, що ПДР не діють і їх хтось відмінив через війну. Це дуже хибна думка, яка призводить до фатальних наслідків. Війна не скасовує ПДР, вони мають бути дотримані і патрульна поліція буде за цим слідкувати. В країні має бути порядок», – вважає перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції Олексій Білошицький [155].

Першочерговий контроль за дотриманням правил дорожнього руху, як в мирний, так і у воєнний час покладений на підрозділи Національної поліції України. А за порушення цих правил Кодексом України про адміністративні правопорушення передбачена юридична відповідальність. Зокрема до адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху можна віднести й правопорушення за ст. 124 КУпАП [156, С. 20]. «В Україні минулого року сталось 220 тис. ДТП, в яких травмовано 32 тис. та загинуло 3,5 тисячі людей. Незважаючи на всі зусилля влади щодо підвищення безпеки на автошляхах, перший місяць нового року знов показав невтішну динаміку збільшення кількості аварій (+18%)» [157].

Як зазначає Володимир Шевченко, генеральний директор Моторно (транспортного) страхового бюро України «Дорожньо-транспортна пригода – завжди великий стрес для учасників. Перед постраждалими та їх близькими постають важливі практичні проблеми, в тому числі й ремонт автомобілю чи іншого транспортного засобу» [158].

Констатуємо є факт, що водій автівки, її пасажери та інші учасники дорожнього руху не знають, що у випадку ДТП всі вони, крім водія, який вчинив ДТП мають право на відшкодування шкоди. Тобто, вони не повинні ліквідувати матеріальні наслідки аварії самостійно чи вперто вимагати компенсації від винуватця ДТП. Відповідно до норм ЗУ «Про обов'язкове

страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» - «відшкодування збитків постраждалим повинна зробити страхова компанія, з якою винуватець ДТП уклав договір обов'язкового страхування відповідальності власника транспортного засобу. Вже чотири роки як в Україні можна скористатись перевагами системи прямого врегулювання збитків. При прямому врегулюванні постраждалих в ДТП має право звернутися і отримати страхове відшкодування або від страховика відповідальної особи» [159], чи то у страховика, з яким останній укладав договір страхування ЦПВВНТЗ.

Варто зазначити, що усі учасники дорожнього руху, в разі вчинення ДТП без травмованих, повинні надати інформацію про себе, місце проживання, інформацію про чинний страховий поліс. Якщо учасники події не можуть дійти згоди про обставини та винуватця ДТП, то вони можуть викликати на місце події працівників патрульної поліції, які з'ясують обставини події та складуть відповідні матеріали по ДТП, в тому числі й протокол за статтею 124 КУпАП. В такому випадку справу буде передано до суду, який надалі встановлюватиме всі обставини автопригоди та встановлюватиме розмір заподіяної шкоди, обсяг вини учасників ДТП та міру покарання за порушення ПДР. Альтернативою судового врегулювання спорів які виникають через вчинення ДТП є право учасників автотрощі на складання, так званого, європротоколу – спеціального бланку повідомлення про аварію. В обох випадках, кожен водій зобов'язаний належним чином та у визначений час повідомити власну страхову компанію про виникнення страхового випадку. В умовах воєнного стану, самі працівники поліції рекомендують водіям уникати судового розгляду та реалізовувати право на складання європротоколу через надмірну завантаженість судів. Порядок та умови відшкодування завданих збитків внаслідок ДТП відповідно до договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів регулює Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних

транспортних засобів». Відповідно до положень вищевказаного закону «у разі настання дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) за участю лише забезпечених транспортних засобів, за умови відсутності травмованих (загиблих) людей, а також за згоди водіїв цих транспортних засобів щодо обставин її скоєння, за відсутності у них ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, ці водії мають право спільно скласти повідомлення про ДТП (Європротокол)» [159].

Процедура спрощеного порядку оформлення автопригоди передбачена Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування». Відповідно до норм закону, «Європротокол – це спеціальний бланк повідомлення про настання дорожньо-транспортної пригоди, який заповнюється водіями-учасниками ДТП на місці аварії, потім надається страховику та є підставою для виплати страхового відшкодування потерпілим» [160].

Слід зазначити, що Європротокол може існувати в двох формах: на спеціальному бланку в паперовому вигляді чи у електронній формі, з використанням системи «Електронний Європротокол». Відповідно «Інформаційна система «Електронний Європротокол» впроваджена в МТСБУ з 01.10.2017 року. У відповідності до рішення Президії МТСБУ від 13.07.17 № 403/2017, Європротокол, оформлений з використанням зазначеної системи, є повним аналогом Європротоколів, надісланих або пред'явлених страховику у паперовій формі» [160]. Звісно, право скористатися Європротоколом - це надзвичайно ефективний механізм вирішення питань, які виникають через ДТП, але для реалізації цього права необхідним є наявність обов'язкових умов:

- у ДТП немає постраждалих людей чи людей, які загинули;
- обидва учасники ДТП не мають мати претензій, щодо вживання наркотичних, алкогольних або лікарських засобів, тобто об'єктивно всі

учасники аварії мають вважати один одного тверезими;

- обидва учасники дійшли згоди щодо обставин аварії;
- один із учасників ДТП має повністю визнати свою провину;
- обидва учасники мають бути забезпечені полісами автоцивілки;
- сума матеріальних збитків завданих внаслідок ДТП не повинна перевищувати 50000 гривень.

перевищувати 50000 гривень.

Слід відмітити, що у разі недотримання хоча б однієї із обов'язкових умов, наведених вище, учасники аварії мають повідомити про подію працівників Національної поліції. «Оформлення ДТП, як страхової події, при її настанні за участю осіб, які в силу Закону звільнені від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності на території України (за відсутності у них договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (полісу), має проводитись з інформуванням відповідних підрозділів Національної поліції» [161]. Згідно з положенням Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» цими громадянами є «учасники бойових дій, постраждалі учасники Революції Гідності, особи з інвалідністю внаслідок війни, особи з інвалідністю I групи» [159].

З урахуванням вищевказаного, слід окреслити, які ж переваги наступають для учасників ДТП, які вирішили скористатися правом на складання Європротоколу. Такі учасники аварій мають право залишити місце ДТП, тобто поїхати з місця події по своїм справам та не чекати приїзду поліцейських. В загальному, вони звільняються від обов'язку інформувати відповідний підрозділ Національної поліції України про вчинення ДТП. Наступною, не менш важливою перевагою видається те, що винуватець ДТП звільняється від адміністративної відповідальності, передбаченої нормами КУпАП за спричинення ДТП. На етапі активної діджиталізації нашої держави, існує спосіб заповнення Європротоколу з використання системи «Електронний Європротокол», у разі вибору такого способу складання Європротоколу, повідомлення страховикам учасників ДТП відправляються

автоматично. Слід відмітити, що при оформленні європротоколу страхове відшкодування матеріальної шкоди є додатково лімітованим [162].

Здійснивши комплексне дослідження питання участі суду у забезпеченні цивільно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху можемо стверджувати, що правове регулювання порядку розгляду справ про адміністративні правопорушення на транспорті характеризуються певною колізійністю, правовою невизначеністю та заплутаністю, в контексті настання відповідальності без вини. Спрощений порядок вирішення спорів по ДТП, що регламентує право на складання європротоколу в аваріях з матеріальними збитками, в свою чергу передбачає звуження змісту та обсягу конституційних прав і свобод громадян, надаючи можливість вирішення справи у безсудовому порядку, тому може негативно позначитись на дотриманні певних прав людини. Зокрема, порушується принцип індивідуалізації покарання, не дотримуються норми про своєчасне, всебічне, повне і об'єктивне з'ясування обставин кожної справи чи то розгляд справи в суді. Такі способи вирішення спорів обмежують безумовне право учасників ДТП на правову допомогу.

Висновки до Розділу 3

Подальший аналіз адміністративної відповідальності за порушення норм безпеки дорожнього руху вимагає розгляду питання про підстави такої відповідальності. При цьому, на нашу думку, не цілком доречно об'єднувати їх у процесуальну підставу адміністративної відповідальності, а саме ці ознаки і назвати підставами, тобто, виділяти фактичну, нормативну та процесуальну підстави адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху. Отже, що стосується нормативної підстави для настання адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, то нею можна вважати наявність правових норм, які передбачають адміністративну відповідальність за порушення у сфері безпеки дорожнього

руху. Фактичною ж підставою є вчинення суб'єктом адміністративного правопорушення протиправного, винного діяння, за яке законодавством передбачено адміністративну відповідальність. Остання підстава, яка виділяється нами є процесуальною, під якою розуміємо рішення уповноваженого компетентного органу адміністративної юрисдикції про накладення на правопорушника, який вчинив адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, покарання у формі певного стягнення передбаченого нормами статті 24-1 КУпАП.

Вважаємо, назва глави 10 КУпАП потребує удосконалення з огляду на важливість сфери безпеки дорожнього руху, її надзвичайну проблемність у всьому світі та особливостей об'єкта, про якого буде сказано далі в дослідженні. На нашу думку, Главу 10 КУпАП доцільно назвати «Адміністративні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», виділивши лише правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, а всі інші правопорушення, що мають відмінний об'єкт перенести в іншу главу.

Санкції за окремі адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху суттєво збільшилися. Незважаючи на такий підхід законодавця до врегулювання ситуації із низьким рівнем безпеки дорожнього руху, ми не підтримуємо подібний вплив на цю сферу. На наше переконання, високими штрафами чи більш тяжчим покаранням подолати аварійність на дорогах не вийде. В даній ситуації необхідно застосовувати альтернативні методи. До одного з таких належить впровадження інституту сповіщувача, суть якого полягає в участі самих учасників дорожнього руху в контролі за безпекою дорожнього руху.

На території правової держави її громадян завжди мають супроводжувати висока правосвідомість та активна громадянська позиція, щоб стимулювати таким чином населення до позиції дотримання законності, непорушності прав, сумлінного виконання обов'язків, а належний рівень матеріальної винагороди має допомогти втілити ці настанови в життя.

Практика свідчить, що це дає свої результати, тому, звичайно, з урахуванням позитивного досвіду інших держав та особливостей нашої, інститут сповіщувача може стати ефективним засобом підвищення безпеки дорожнього руху та правового виховання громадян. Здійснивши детальний аналіз наукових позицій та поглядів щодо введення іституту сповіщувача в правову систему держави, вважаємо за доцільне внести зміни та доповнення стосовно сповіщувача не в КУпАП, а в Закон України «Про дорожній рух» чи постанову Кабінету Міністрів України № 1306 «Про Правила дорожнього руху», так як вищевказані документи є саме тими, що повинні закріпити правовий статус сповіщувача.

Родовим об'єктом правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є суспільні відносини щодо забезпечення стану захищеності життєвоважливих для учасників дорожнього руху інтересів, прав і свобод, гарантування та забезпечення яких покладається на органи державної влади, органи місцевого самоврядування, їх посадових осіб та представників громадськості, які взаємодіють задля реалізації та належного захисту інтересів держави вцілому від ймовірних загроз

Ми не підтримуємо думки окремих авторів щодо обов'язкових ознак складу адміністративного правопорушення суспільно-шкідливих наслідків, причинного зв'язку між діянням та наслідком, а також місця, часу, способу, обстановки та засобів вчинення адміністративного правопорушення. Тому, очевидним є висновок, що до обов'язкових елементів об'єктивної сторони адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, тобто, тих, які обов'язково мають бути присутні у кожному правопорушенні є лише діяння, а всі інші є факультативним, тобто, які можуть бути присутні за умови вказівки на це законодавцем.

В роботі ми дослідили окремі питання притягнення до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху зафіксовані в автоматичному режимі осіб, які є юридичними власниками транспортними засобами, але фактично ними не керували, відтак і не вчиняли

правопорушення, хоча законодавчо визначено, що не знажаючи на це, такі особи все ж притягаються до відповідальності за порушення, які вони вчиняли. Такі положення, на нашу думку порушують норми Основного закону та прямо порушують права людини. Це проглядається в контексті норми законодавства про індивідуальність несення покарання.

В дослідженні запропоновану шляхи вдосконалення національного законодавства, що допоможе недопускати таких порушень прав людини. Ми вважаємо доцільним законодавчо визначити обов'язок осіб, які не є власниками транспортних засобів, але керують ними юридично визначити право належного користування. Запровадження інституту належного користувача фактично унеможливить притягнення невинного водія до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, які від не вчиняв. Окрім того, такі зміни дозволять реалізувати принцип індивідуальності несення покарання правопорушником.

В дослідженні детально проаналізовано підстави звільнення осіб від адміністративної відповідальності за порушення ПДР, що зафіксовані в автоматичному режимі. Нами запропоновано визначити абсолютним обов'язком суду визнавати постанови, які винесені за такі порушення та за проаналізованих обставин, щодо власника транспортного засобу скасовувати постанови та притягати до відповідальності користувачів транспортних засобів.

Участь суду у забезпеченні адміністративної та цивільно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху є важливим елементом забезпечення безпеки такого руху, впливу на його учасників з метою запобігання вчиненню нових правопорушень, як учасниками, так і посадовими особами уповноважених органів державної влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також слугує взірцем правозастосовної практики, яку необхідно враховувати під час здійснення діяльності у сфері безпеки дорожнього руху.

Однією з ключових та найвагоміших ознак сучасної правової держави є

не лише нормативна визначеність прав людини, а й їх реальний захист та реалізація через систему дієвих механізмів державно-правового впливу. Окрім того, ключовим видається їх забезпечення через можливість ефективного захисту, в тому числі, й у судовому порядку. З урахуванням предмету нашого дослідження необхідним видається аналіз механізму цивільно-правової відповідальності за порушення правил, що забезпечують безпеку руху на дорогах.

Створення інституту компенсації зобов'язань, на якому наголошується в дослідженні створить умови для подолання наявної колізії в законодавстві між поняттям підстав настання цивільно-правової та інших видів юридичної відповідальності, що зумовить виваженість судових рішень в питаннях визначення розміру відшкодування, оскільки мова буде йти на про результат протиправних дій у вигляді настання відповідальності, а про компенсацію за не протиправні дії.

Питома вага рішень говорить про неспірний обов'язок власників джерела підвищеної відповідальності, а саме транспортних засобів, страхувати цивільно-правову відповідальність, адже в такому випадку потерпіла сторона, якій протиправним діянням було завдано матеріальних битків гарантовано отримує компенсацію, таким чином відновлює свої порушені права.

Вторгнення країни-агресора Російської Федерації на територію нашої країни внесло чималі корективи в діяльність всіх державно-владних органів, в тому числі і в діяльність судових установ, органів Національної поліції та інших. Збільшилась кількість справ, повноважень та пріоритетних завдань в залежності від оперативної обстановки в окремих регіонах, що впливає, як на практичні умови функціонування інституцій, так і на строки вирішення навіть незначних спорів. Але в умовах воєнного стану рівень безпеки дорожнього руху не покращився з огляду на статистику, а зменшив рух транспортних засобів на території України, та зумовив на ще більшу латентність порушень на дорозі. Щодня внаслідок дорожньо-транспортних

пригод на автомобільних дорогах продовжують гинути та травмуватися люди, зазнають пошкоджень транспортні засоби та вантажі, які сьогодні так необхідні в боротьбі з ворогом.

Спрощений порядок вирішення спорів по ДТП, що регламентує право на складання європротоколу в аваріях з матеріальними збитками, в свою чергу передбачає звуження змісту та обсягу конституційних прав і свобод громадян, надаючи можливість вирішення справи у безсудовому порядку, тому може негативно позначитись на дотриманні певних прав людини. Зокрема, порушується принцип індивідуалізації покарання, не дотримуються норми про повне та всебічне, своєчасне та об'єктивне дослідження всіх значущих обставин конкретної справи, або її розгляд судом. Такі способи вирішення спорів обмежує безумовне право учасників ДТП на правову допомогу.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дозволило сформулювати наступні висновки, які забезпечують узагальнення й вирішення наукового завдання щодо особливостей адміністративно-правового забезпечення судового розгляду справ у сфері безпеки дорожнього руху.

1. Під дорожнім рухом варто розуміти суспільні відносини, що регулюються нормами права, що виникають в процесі руху його учасників, як за допомогою транспортних засобів, так і без них по дорогах державного чи місцевого значення, тротуарах та інших незаборонених законом місцях, порушення безпеки яких тягне за собою передбачену законом відповідальність. Беручи за основу позиції вчених щодо визначення поняття суспільних відносин, цілком логічно визначити дорожній рух саме як суспільні відносини, оскільки учасники дорожнього руху в процесі реалізації цього руху вступають у певний зв'язок між собою, причому це зв'язок характеризується наявністю взаємних прав та обов'язків. Останні забезпечуються та гарантуються державою в особі уповноважених органів.

2. Дорожній рух виникає лише тоді, коли його учасники перебувають у певному зв'язку між собою. Ці відносини, що супроводжуються взаємними правами та обов'язками, можуть виникнути лише у разі руху хоча б одного з цих учасників в певний час та в певному місці. Дорожній рух безпосередньо пов'язаний із рухом учасників, які передбачені ПДР України та законом України «Про дорожній рух». Водночас учасники дорожнього руху можуть рухатися по дорозі, як за допомогою транспортних засобів, так і без них. В такому випадку вони будуть брати участь у дорожньому русі в якісно новому статусі: водія та пасажирів; із використанням велосипеда – велосипедиста; із використанням крісла колісного – особи, яка рухається у кріслі колісному.

3. Якщо учасники дорожнього руху не виконують або ж виконують неналежним чином свої обов'язки, настає відповідальність, передбачена законом. Так, відповідно до п. 1.9 ПДР України, особи, які порушують ці

Правила, несуть відповідальність згідно із законодавством. Також юридичні та фізичні особи, винні в порушенні законодавства про дорожній рух, відповідних правил, нормативів, несуть відповідальність згідно з законодавством України.

4. З урахуванням розробки та дослідження поняття безпеки дорожнього руху, можна зробити висновок, що безпека дорожнього руху – це стан захищеності життєвоважливих для учасників дорожнього руху інтересів, прав і свобод, гарантування та забезпечення яких покладається на органи державної влади, органи місцевого самоврядування, їх посадових осіб та представників громадськості, які взаємодіють задля реалізації та належного захисту інтересів держави вцілому від ймовірних загроз. Одним із напрямків вдосконалення системи дорожнього руху та його убезпечення є саме впровадження діджиталізації та елементів штучного інтелекту у цю сферу суспільного життя. Перші кроки у даному напрямку вже зроблені, адже уряд затвердив «Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2024 року».

5. Незважаючи на всі зміни та доповнення, що були внесені до Закону України «Про дорожній рух», він є досить недосконалим та не виконує функції одного із основних нормативно-правових актів, дія якого спрямована на забезпечення безпеки дорожнього руху. Законопроектом «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху особами, які керують самобалансуючими транспортними засобами обладнаними електродвигунами (електросамокат, сігвей, сегвіл, гіроскутер)», доцільно внести зміни до Закону України «Про дорожній рух», щоб доповнити його статтею 19-1, яка на законодавчому рівні визначить основні права та обов'язки для користувачів персонального легкого електротранспорту, поняття користувача персонального легкого електротранспорту, що, вважаємо, є одним із пріоритетних напрямків розвитку національного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Проект Закону України «Про внесення змін до

Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших законів України щодо впровадження обліку штрафних балів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», яким пропонується знову ввести штрафні бали за такі правопорушення як вид покарання, незважаючи на наявність певних недоліків чи прогалин є необхідним для української правової системи і поряд з штрафною системою, здатні виконати завдання, що перед ними ставляться: недопущення повторності адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та додаткове стимулювання водія до безпечного керування транспортним засобом. Проект Закону України «Про дорожній рух та його безпеку», який зареєстрований у Верховній Раді України, є адекватною відповіддю на реалії часу та готовий замінити чинний Закон України «Про дорожній рух». Відсутність чіткого нормативно-правового визначення поняття «учасник дорожнього руху» негативно впливає на якість правозастосовної практики у сфері безпеки дорожнього руху та й на саме убезпечення дорожнього руху. Законодавцю слід або передбачити ознаки учасника дорожнього руху на законодавчому рівні, не називаючи повного переліку таких учасників і надаючи змогу відносити до їх переліку осіб залежно від того, чи відповідають вони певним ознакам, або ж для усунення неточностей закріпити повний перелік учасників дорожнього руху. В результаті комплексного аналізу теоретичних досліджень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, вважаємо за доречне розглядати адміністративно-правовий статус учасників дорожнього руху з моменту виникнення суспільних відносин в сфері безпеки дорожнього руху.

6. Судові органи відіграють надважливу роль у процесі забезпечення безпеки дорожнього руху, оскільки їхня діяльність у сфері безпеки дорожнього руху зводиться до повноважень з однієї сторони - контролю за законністю дій (бездіяльності) та рішень органів національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, тобто діяльність з перегляду рішень таких органів, а з іншої сторони – розгляд таких видів адміністративних справ за порушення ПДР, які входять до їх компетенції згідно КУпАП. Подібна

діяльність суду спрямована як на попередження порушень правил дорожнього руху, так і притягнення порушників ПДР до відповідальності. Проблема правового регулювання оскарження постанови у справі про адміністративне правопорушення, що стосується питання, який із законодавчих актів слід застосовувати суду: КУпАП чи КАСУ, негативно впливає, як на процес правотворчості, адже вимагає при розгляді та прийнятті підзаконних нормативно-правових актів з цих питань, враховувати положення різних законів; так і на процес правозастосування, оскільки, як вже було зазначено, що існує дилема, який нормативно-правовий акт застосовувати під час розгляду скарги на постанову, винесену за вчинення адміністративного проступку. Відсутність координації між органами Національної поліції та судами, яка є необхідною для ефективної боротьби з порушеннями на дорозі призводить до уникнення відповідальності суб'єктами, що вчинили адміністративні правопорушення.

7. Короткі строки накладення адміністративного стягнення дуже часто стають причиною зловживань зі сторони суддів, що негативно відбивається на правозастосовній практиці, в тому числі у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, дії суддів, спрямовані на затягування строків, що призводять до порушень строків розгляду справ про адміністративні правопорушення, є наслідком того, що справа закривається через закінчення передбачених законом строків для накладення адміністративного стягнення. Пропонується вдосконалити КУпАП в частині строків, яким буде передбачатися: збільшення строків розгляду справ про адміністративні правопорушення; збільшення строку, протягом якого може бути накладено стягнення; передбачення конкретних строків початку розгляду справ про адміністративні правопорушення (від моменту складення протоколу до моменту початку розгляду, виділивши 5 днів на передання протоколу про адміністративне правопорушення суду з моменту його складення, 5 днів на визначення судді, який буде розглядати справу та прийняття рішення про дату розгляду, а також протягом 10 днів провести підготовчі дії, необхідні

для забезпечення розгляду справи про адміністративне правопорушення). На нашу думку, необхідно внести зміни до статті 279 КУпАП та передбачити загальні положення судового розгляду справ про адміністративні правопорушення за аналогією з КАСУ чи КПК України. Подальший аналіз адміністративної відповідальності за порушення норм безпеки дорожнього руху вимагає розгляду питання про підстави такої відповідальності. При цьому, на нашу думку, не цілком доречно об'єднувати їх у процесуальну підставу адміністративної відповідальності, а саме ці ознаки і назвати підставами, тобто, виділяти фактичну, нормативну та процесуальну підстави адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху. Отже, що стосується нормативної підстави для настання адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, то нею можна вважати наявність правових норм, які передбачають адміністративну відповідальність за порушення у сфері безпеки дорожнього руху. Фактичною ж підставою є вчинення суб'єктом адміністративного правопорушення протиправного, винного діяння, за яке законодавством передбачено адміністративну відповідальність. Остання підстава, яка виділяється нами є процесуальною, під якою розуміємо рішення уповноваженого компетентного органу адміністративної юрисдикції про накладення на правопорушника, який вчинив адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, покарання у формі певного стягнення передбаченого нормами статті 24- 1 КУпАП.

8. Вважаємо, назва глави 10 КУпАП потребує удосконалення з огляду на важливість сфери безпеки дорожнього руху, її надзвичайну проблемність у всьому світі та особливостей об'єкта. На нашу думку, Главу 10 КУпАП доцільно назвати «Адміністративні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», виділивши лише правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, а всі інші правопорушення, що мають відмінний об'єкт перенести в іншу главу.

9. Санкції за окремі адміністративні правопорушення у сфері

забезпечення безпеки дорожнього руху суттєво збільшилися. Незважаючи на такий підхід законодавця до врегулювання ситуації із низьким рівнем безпеки дорожнього руху, ми не підтримуємо подібний вплив на цю сферу. На наше переконання, високими штрафами чи більш тяжчим покаранням подолати аварійність на дорогах не вийде. В даній ситуації необхідно застосовувати альтернативні методи. До одного з таких належить впровадження інституту сповіщувача, суть якого полягає в участі самих учасників дорожнього руху в контролі за безпекою дорожнього руху.

10. Родовим об'єктом правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є суспільні відносини щодо забезпечення стану захищеності життєвоважливих для учасників дорожнього руху інтересів, прав і свобод, гарантування та забезпечення яких покладається на органи державної влади, органи місцевого самоврядування, їх посадових осіб та представників громадськості, які взаємодіють задля реалізації та належного захисту інтересів держави вцілому від ймовірних загроз. Ми не підтримуємо думки окремих авторів щодо обов'язкових ознак складу адміністративного правопорушення суспільно-шкідливих наслідків, причинного зв'язку між діянням та наслідком, а також місця, часу, способу, обстановки та засобів вчинення адміністративного правопорушення. Тому очевидним є висновок, що до обов'язкових елементів об'єктивної сторони адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, тобто тих, які обов'язково мають бути присутні у кожному правопорушенні є лише діяння, а всі інші є факультативним, тобто, які можуть бути присутні за умови вказівки на це законодавцем.

11. Участь суду у забезпеченні адміністративної та цивільно-правової відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху є важливим елементом забезпечення безпеки такого руху, впливу на його учасників з метою запобігання вчиненню нових правопорушень, як учасниками, так і посадовими особами уповноважених органів державної влади у даній сфері, а також слугує взірцем правозастосовної практики, яку необхідно враховувати

під час здійснення діяльності у сфері безпеки дорожнього руху.

12. Створення інституту компенсації зобов'язань, на якому наголошується в дослідженні, створить умови для подолання наявної колізії в законодавстві між поняттям підстав настання цивільно-правової та інших видів юридичної відповідальності, що зумовить виваженість судових рішень в питаннях визначення розміру відшкодування, оскільки мова буде йти на про результат протиправних дій у вигляді настання відповідальності, а про компенсацію за не протиправні дії. Питома вага рішень говорить про неспірний обов'язок власників джерела підвищеної відповідальності, а саме транспортних засобів, страхувати цивільно-правову відповідальність, адже в такому випадку потерпіла сторона, якій протиправним діянням було завдано матеріальних битків гарантовано отримує компенсацію, таким чином відновлює свої порушені права.

13. Вторгнення країни-агресора Російської Федерації на територію нашої країни внесло чималі корективи в діяльність всіх державно-владних органів, в тому числі і в діяльність судових установ, органів Національної поліції та інших. Збільшилась кількість справ, повноважень та пріоритетних завдань в залежності від оперативної обстановки в окремих регіонах, що впливає як на практичні умови функціонування інституцій, так і на строки вирішення навіть незначних спорів. Але в умовах воєнного стану рівень безпеки дорожнього руху не покращився з огляду на статистику, а зменшив рух транспортних засобів на території України та зумовив на ще більшу латентність порушень на дорозі. Щодня внаслідок дорожньо-транспортних пригод на автомобільних дорогах продовжують гинути та травмуватися люди, зазнають пошкоджень транспортні засоби та вантажі, які сьогодні так необхідні в боротьбі з ворогом. Спрощений порядок вирішення спорів по ДТП, що регламентує право на складання європротоколу в аваріях з матеріальними збитками, в свою чергу передбачає звуження змісту та обсягу конституційних прав і свобод громадян, надаючи можливість вирішення справи у безсудовому порядку, тому може негативно позначитись на дотриманні певних прав людини. Зокрема,

порушується принцип індивідуалізації покарання, не дотримуються норми про повне та всебічне, своєчасне та об'єктивне дослідження всіх значущих обставин конкретної справи, або її розгляд судом. Такі способи вирішення спорів обмежує безумовне право учасників ДТП на правову допомогу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Науково-практичний коментар Кодексу України про адміністративні правопорушення / за заг. ред. С.В. Петкова. Київ: Юрінком Інтер, 2020. 792 с.
2. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: Постанова Пленуму ВСУ від 23 грудня 2005 року № 14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text>
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон від 07.12.1984 № 8073-Х. *Відомості Верховної Ради Української РСР*. 1984, додаток до № 51, ст.1122.
4. Узагальнення Апеляційного суду Донецької області судової практики розгляду місцевими судами Донецької області справ про адміністративні правопорушення на транспорті у 2016 році. URL: <https://sl.dn.court.gov.ua/sud0544/pres-centr/news/362639/>
5. Салманова О.Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2002. 225 с.
6. Гусаров С.М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності Державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2002. 171 с.
7. Долгополова М.М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2003. 210 с.
8. Про дорожній рух та його безпеку: Законопроект України. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=5184&skl=9
9. Адміністративна відповідальність та провадження в справах про адміністративні правопорушення: навчальний посібник / О.В. Кузьменко, М.В. Плугатир, І.Д. Пастух та ін.; за заг. ред. О.В. Кузьменко. Київ: Центр

учбової літератури, 2016. 388 с.

10. Метельський І.Д. Працівник правоохоронного органу як учасник кримінально-правових відносин. Дис... канд.юрид.наук.: 12.00.08/ Наук.-дослід. інст. вивчення проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса Нац. акад. правових наук Укр. Харків, 2020. 247 с.

11. Метельський І.Д. Працівник правоохоронного органу як учасник кримінально-правових відносин. Автореф. ... канд.юрид.наук.: 12.00.08/ Наук.-дослід. інст. вивчення проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса Нац. акад. правових наук Укр. Харків, 2020. 20 с.

12. Загальна теорія держави і права: підр. для студ. юрид. спец. вищих навч. закл./М. В. Цвік, В. Д. Ткаченко, Л. Л. Богачова та ін.; за ред. М. В. Цвіка, В. Д. Ткаченка, О. В. Петришина. Харків: Право, 2002. 432 с.

13. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод., допов. та CD) / уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. Київ; Ірпінь: ВТФ «Перун», 2009. 1736 с.

14. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>

15. Скрипа Є. Щодо проблеми визначення поняття дорожній рух. *Підприємництво, господарство і право*. Вип. 2. 2019. С. 116.

16. Конституція України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>

17. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31, ст.338

18. Статистика Департаменту патрульної поліції України. URL: <http://patrolpolice.gov.ua/statystyka>

19. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

20. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 21.10.2020 № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

21. Христич І.О. Основні тенденції динаміки правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) : електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. С. 125-128.

22. Ситник Г.П., Олуйко В.М., Вавринчук М.П. Національна безпека України : теорія і практика : навчальний посібник. Хмельницький; Київ : Кондор, 2007. 203 с.

23. Поняття безпеки в історії соціальної думки... URL: <https://vue.gov.ua/%D0%91%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D0%B0>

24. Ліпкан В.А Теорія національної безпеки : підручник. Київ : КНТ, 2009. С. 362-363.

25. Поняття безпеки в історії соціальної думки... URL: <https://vue.gov.ua/%D0%91%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D0%B0>

26. Про національну безпеку: Закон України від 21.06.2018 № 2469-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text>

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

28. Ярмакі Х.П. Адміністративно-наглядова діяльність міліції в Україні: дис. ... доктора юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2006. 437 с.

29. Гусаров С.М. Адміністративно-правові засади державного управління

безпекою дорожнього руху в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2001. 23 с.

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

31. Козар Д. Поняття та сутність безпеки дорожнього руху. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. Вип. 12. С. 176-180.

32. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: Закон України від 16.02.2021 № 1231-IX. *Відомості Верховної Ради*. 2021. № 21, ст.188.

33. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.11.2020 № 1105. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1105-2020-%D0%BF#Text>

34. Христич І.О. Основні тенденції динаміки правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) : електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. 134 с.

35. Батиргареєва В.С. Окремі фокуси проблеми автотранспортної безпеки в Україні. *Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) : електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. 134 с.

36. Литвинов О. М. Діджиталізація на порозі цифрового дахау. *Держава і злочинність. Нові виклики в епоху постмодерну*. зб. тез доп. наук.-практ.

конф., присвяч. пам'яті віце-президента Кримінологічної асоціації України, професора О. М. Литвака (м. Харків, 23 квіт. 2020 р.) / МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ, Кримінол. асоц. України. – Харків : ХНУВС, 2020. С. 170–172. URL: <http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/handle/123456789/9635>

37. What is digitalization? A brief explanation and introduction. URL: <https://innolytics.net/what-is-digitalization/>

38. Hrybinenko O. M. “Digitalization of the economy in a new paradigm of digital transformation”, *International Relations, Part “Economic sciences”*. 2018. no.16, pp. 35–37.

39. Стародуб І. Діджиталізація правовідносин. URL: <https://legalhub.online/blogy/didzhytalizatsiya-pravovidnosyn>

40. Транспорт Тернополя. URL: <http://detransport.com.ua/>

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

42. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку : монографія / Державний автотранспортний наук.-дослід. і проектний ін-т ; за заг. ред. А. М. Редзюка. Київ : ДП Державтотранс НДІпроект, 2005. 400 с.

43. Правила дорожного движения и международные Конвенции по дорожному движению. Студопедия. URL: <https://studopedia.org/2-126396.html>

44. Гордєєв В.В. Колізійність новел розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. №6. С. 115-119. URL: <https://archer.chnu.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/1751/23.%20%D0%9A%D0%BE%D0%BB%D1%96%D0%B7%D1%96%D0%B9%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C%20%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D0%BB.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

45. Правила дорожнього руху та міжнародні Конвенції з дорожнього руху. URL: <https://studopedia.org/2-126396.html>

46. Про дорожній рух: Конвенція Організації Об'єднаних Націй від 8.11.1968 р.

URL:https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/crt1968r.pdf

47. Про дорожні знаки та сигнали: Конвенція Організації Об'єднаних Націй від 8.11.1968 р. URL:

https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/road_signs.pdf

48. Про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу: Конвенція від 9.10.1997 р. URL:

https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034#Text

49. Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі: Резолюція ООН від 31.08.2020 р. № 74/299. URL: <https://media.un.org/en/asset/k1e/k1esx8frd6>

50. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001. № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>

51. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>

52. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000 № 1644-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text>

53. Кримінальний кодекс України: Кодекс України; Кодекс, Закон від 05.04.2001 № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>

54. Цивільний кодекс України: Кодекс України; Закон, Кодекс від 16.01.2003 № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>

55. Про Національну поліцію: Закон України від 02 липня 2015 року № 580-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 40-41. Ст. 379.

56. Дронік Д.С. Завдання та функції патрульної поліції як структурного підрозділу Національної поліції України. Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство». DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2021.03.17>. С. 98-103.

57. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС: Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 02.07.2015 р. № 796. *Офіційний вісник України*. 2015. № 54. Ст. 1767.

58. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами Постанова Кабінету Міністрів України; Положення, Свідоцтво від 08.05.1993 № 340. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#Text>

59. Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка [...]: Постанова Кабінету Міністрів України; Порядок, Форма типового документа, Повідомлення, Перелік, Заява, Акт, Опис, Протокол від 30.01.2012 № 137. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/137-2012-%D0%BF#Text>

60. ДСТУ 4100:2021 «Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування» URL: https://zakon.isu.net.ua/sites/default/files/normdocs/dstu_4100_2021.pdf

61. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення ролі суспільства у заходах контролю за безпекою дорожнього руху та дотриманням правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів: Законопроект України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/823442>

62. Проект Закону Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів). URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/CardByRn?regNum=3023&conv=9>

63. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України Про адміністративні правопорушення та інших законів України щодо впровадження обліку штрафних балів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=73561

64. Калугин Є.П. Штрафні бали як вид адміністративного стягнення: зарубіжний досвід та його впровадження в Україні. *Вісник Запорізького*

національного університету. 2016. Вип. №4. С. 110-114.

65. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Закон України від 14.07.2015 р. *Відомості Верховної Ради*. 2015. № 39, ст.372.

66. Горкава В.Ю. Підготовка справи до розгляду про адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху. *Правові системи: Науково-практичний електронний журнал*. 2018. №3. С. 211-232.

67. 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. Київ: *Нау. акад. України, Ін-т історії України*, 2005. 472 с.

68. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України. Рада Народних Комісарів УРСР. 1918-1996 рр. Спр. 212. Постанови Ради Народних Комісарів УРСР, червень 1940 р. 179 арк.

69. Правила руху вулицями та дорогами СРСР: введені в дію з 01 листопада 1960 року відповідно до розпорядження Ради Міністрів Української РСР від 07.07.1960 р. № 930-р. Обласна книжкова друкарня Дніпропетровського обласного видавництва, 1961р.

70. Правила дорожнього руху СРСР 1973 року. *За кермом*. 1972. Грудень. URL: [https:// www.zr.ru/archive/zr/1972/12/pravila-dorozhnodvizhienii](https://www.zr.ru/archive/zr/1972/12/pravila-dorozhnodvizhienii)

71. Літошенко О. С. Адміністративна відповідальність в системі юридичної відповідальності : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2004. 199 с.

72. Правила руху: введ. на дію 1 січ. 1987 2-ге вид., стер. Київ: Техніка, 1988, 48 с.

73. Маслянюк С.В. Поняття «водій» та «особа, яка керує транспортним засобом»: їх співвідношення та проблеми нормативно – правового визначення. Електронне наукове видання *«Аналітично-порівняльне правознавство»*. 2021. Вип. № 4. DOI <https://doi.org/10.24144/2788->

6018.2021.04.31. С. 180-184.

74. World Justice Project Rule of Law Index 2020. World Justice Project. URL: <https://worldjusticeproject.org/our-work/research-and-data/wjp-rule-law-index-2020>

75. Бойко В.Ф. Судова реформа в Україні: стан і перспективи: Навч. посібник. Київ, 2004. 173 с.

76. Поппер К.Р. Припущення та спростування: Зростання наукового знання/Пер. з англ. 2004. с. 581.

77. Про судоустрій і статус суддів: Закон України від 02.06.2016 № 1402-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1402-19#Text>

78. Конституція Франції. URL: <https://www.conseil-constitutionnel.fr/le-bloc-de-constitutionnalite/texte-integral-de-la-constitution-du-4-octobre-1958-en-vigueur>

79. Конституція Німеччини. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/gg/index.html>

80. Скрипнюк В. Функції правосуддя в структурі державної влади в Україні. *Юрид. Україна*. 2005. № 2 (26). С. 70-74.

81. Суховій М.М. Правовий статус інституту судової влади у контексті судово-правової реформи в Україні: дис. канд. юрид. наук/ Суховій М.М. Львів, 2012. 240 с.

82. Карпечкін П.Ф. Функції судів загальної юрисдикції в Україні: проблеми теорії та практики: дис. ... кандидата юрид. наук.: 12.00.02./ НАН України.; *Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького*. Київ, 2002. 212 с.

83. Горшенев В. М., Шахов І.Б. Контроль, як правова форма діяльності, *Юрид. Літ.*, 1987. 176 с.

84. Сердюк В. В. Верховний Суд України в системі розподілу функцій влади: монографія. Київ: Істина, 2007. 488 с.

85. Колодій А. М., Олійник А. Ю. Державне будівництво і місцеве самоврядування: навч. Посіб. Київ: Юрін- ком Інтер, 2001. 304 с.

86. Лазарева В. А. Судовий захист у кримінальному процесі: проблеми

теорії та практики: автореф. дис. ... докт. юрид. наук. 2001. С. 41

87.

Касація.

URL:

[https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%81%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F_\(%D1%81%D1%83%D0%B4%D0%BE%D1%87%D0%B8%D0%BD%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%81%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F_(%D1%81%D1%83%D0%B4%D0%BE%D1%87%D0%B8%D0%BD%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE))

88. Дронік Д.С. Завдання та функції патрульної поліції як структурного підрозділу Національної поліції України. Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство». DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2021.03.17> С. 98-103.

89. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в [...]: МВС України; Наказ, Інструкція, Протокол [...] від 07.11.2015 № 1395. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text>

90. Звіт про результати аудиту ефективності виконання державними органами повноважень в частині контролю надходжень до державного бюджету адміністративних штрафів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху затверджено рішенням Рахункової палати від 13.07.2021 № 15-2.

91. Судова влада. URL: www.court.gov.ua

92. Рішення Конституційного Суду України від 30 трав. 2001 р. у справі за конституційним зверненням відкритого акціонерного товариства «Всеукраїнський Акціонерний Банк» щодо офіційного тлумачення положень пункту 22 частини першої статті 92 Конституції України, частин першої, третьої статті 2, частини першої статті 38 Кодексу України про адміністративні правопорушення (справа про відповідальність юридичних осіб) [Текст]. *Офіц. вісн. України*. 2001. №24. Ст. 1076.

93. Русанова В. Б. Право на оскарження в суді постанови у справі про адміністративне правопорушення (сутність, гарантії та порядок реалізації): Монографія / за заг. ред. Н. Б. Писаренко. Х.: Право, 2016. 148 с.

94. Про прокуратуру Закон України від 14.10.2014 № 1697-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1697-18>

95. Про результати вивчення та узагальнення практики розгляду справ за позовами фізичних осіб із приводу рішень, дій чи бездіяльності суб'єктів владних повноважень у справах про притягнення до адміністративної відповідальності [Текст] : довідка Вищ. адм. суду України від 29 січ. 2010 р. *Вісн. Вищ. адм. суду України*. 2010. №1. С. 115–133.

96. Кодекс адміністративного судочинства України: Закон України від 06.07.2005 № 2747-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2747-15#Text>

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

98. Довідка Вищого адміністративного суду України про результати вивчення та узагальнення практики розгляду справ за позовами фізичних осіб із приводу рішень, дій чи бездіяльності суб'єктів владних повноважень у справах про притягнення до адміністративної відповідальності від 29.01.2010 р. (2010). URL:

<http://www.vasu.gov.ua/sudovapraktika/uzagalnennya/adminvidpovid/>

99. Про практику розгляду судами скарг на постанови у справах про адміністративні правопорушення : Постанова Верховного суду України від 24.06.1988 № 6. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0006700-88#Text>

100. Постанова Верховного Суду України від 15.03.2019 року за справою № 686/11314/17. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/80481815>

101. Короед С.О. Судовий розгляд справ про адміністративні проступки: дис. ... канд.юриди.наук: 12.00.07. Київ, 2009. 278 с.

102. Фазикош О.В. Роль суду у справах про адміністративні правопорушення: до постановки питання. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*, 2015, № 16 Т.1 С. 65-69.

103. Звіт Про результати аудиту ефективності виконання державними

органами повноважень в частині контролю надходжень до державного бюджету адміністративних штрафів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2021/15-2_2021/Zvit_15-2_2021.pdf

104. Битяк Ю.П. Адміністративне право України. Харків : Право, 2000. 520 с.

105. Кримінальний процесуальний кодекс України: Кодекс від 13.04.2012 № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17>

106. Досудове розслідування. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%BE%D1%81%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B5_%D1%80%D0%BE%D0%B7%D1%81%D0%BB%D1%96%D0%B4%D1%83%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F

107. Панасюк О. Деякі питання щодо розгляду справи про адміністративні правопорушення. *Підприємництво, господарство і право*. Вип. 11, 2020. С. 142-146.

108. Дисциплінарна практика щодо затягування розгляду справ про адміністративні правопорушення. URL: <https://yvu.com.ua/9723-2/>

109. Авер'янов В. Б. Державне управління: проблеми адміністративно-правової теорії та практики. 2003. 384 с.

110. Поняття, властивості та принципи адміністративної Відповідальності. URL: https://arm.naiu.kiev.ua/books/adm_pravo_zch/nm/lec11.html

111. Колпаков В. К. Адміністративно-деліктний правовий феномен : монографія. Київ. Юрінком Інтер, 2004. 528 с.

112. Велика українська енциклопедія. Тематичний реєстр гасел з напрямку «Юридичні науки» / Укладачі: Бабка В. Л., Шумило М. М.; за ред. д. і. н., проф. Киридон А. М. Київ. Державна наукова установа «Енциклопедичне видавництво», 2017. 152 с.

113. Герасименко Є. С. Питання реформування інституту адміністративної відповідальності: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2000. 16 с.

114. Авер'янов В. Б. Адміністративне право України. Академічний курс: підручник: У двох томах: Том 1. Загальна частина / ред. колегія: В. Б. Авер'янов (голова). Київ, Юридична думка, 2004. 584 с.

115. Адміністративне судочинство: підручник / [Т. О. Коломоєць, Ю.В. Пирожкова, О. О. Газенко та ін.] за заг. ред. Т. О. Коломоєць; Державний вищий навчальний заклад “Запорізький нац. ун-т” Міністерства освіти і науки України. Запоріжжя: Істина, 2009. 344 с.

116. Михайлов Р.І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.03.07. Академія праці і соціальних відносин Федерації профспілок України. Київ, 2011. С. 6.

117. Горкава В. Адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху: теоретико-правові аспекти. URL: <https://ena.lpnu.ua/items/41cc29fc-ddc5-4076-87b5-671a978dfdb2>

118. 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.

119. Нові штрафи за порушення ПДР: опубліковано Закон. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/NZ211063>

120. Гаркуша В.В. Роль суспільства у заходах контролю за безпекою дорожнього руху. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти*: матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 19 листопада 2021 року). Кривий Ріг, 2021. 238 с.

121. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення ролі суспільства у заходах контролю за безпекою дорожнього руху та дотриманням правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів: Законопроект України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/823442>

122. Гарашук В.М. Деякі проблеми запровадження інституту

сповіщувачів до правової системи України. *Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) : електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. 134 с.

123. Додін Є. В. Підстави адміністративної відповідальності. 1965. с. 34.

124. Веселов М.Ю. Окремі проблеми притягнення учасників дорожнього руху до адміністративної відповідальності за порушення ПДР (на прикладі ч. 5 ст. 122 КУПАП) *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти*: матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції) (м. Кривий Ріг, 19 листопада 2021 року). Кривий Ріг, 2021. С. 28-32.

125. Кодекс України про адміністративні правопорушення: [науково-практичний коментар] / [за заг. ред. А. С. Васильєва]. [3-тє вид.]. Харків : ООО Одісей, 2002. с. 34-35.

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

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

128. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Національний університет внутрішніх справ. Харків, 2002. 20 с.

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

130. Коллер Ю. С. Об'єкт адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. *Право і суспільство*. № 2. 2011. С. 134–138.

131. Тексти лекцій з Кримінального права України: Загальна частина. Навчально-методичний посібник за загальною редакцією

Н.А. Мирошниченко, Є. Л. Стрельцова. Одеса «Астропринт», 2022. 326 с.

132. Колпаков В. К. Адміністративна відповідальність (адміністративно-деліктне право) : навч. посіб. Київ: Юрінком Інтер. 2008. 256 с.

133. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 14.07.2015 р. № 596. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 39. Ст. 372.

134. Постанова від 19.02.2020, справа №496/4315/16-а Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 87682515.

135. Постанова від 05.03.2020, справа №823/1468/17 Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 88062636.

136. Постанова від 22.10.2019, справа №161/7068/16-а Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 85122045.

137. Постанова від 18.10.2019, справа №177/213/17(2-а/177/16/17) Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 85032547.

138. Постанова від 26.01.2021, справа №757/48987/18-а Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 94394037.

139. Постанова від 19.02.2020, справа №204/8036/16-а (2-а/204/27/17) Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 87683151.

140. Постанова від 06.02.2020, справа №727/9504/16-а Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 87422462.

141. Майданик Р. А. Цивільно-правова відповідальність. *Юридична відповідальність : проблеми виключення та звільнення*. Відп. ред. Ю.В. Баулін. Донецьк : ПП «ВД «Кальміус», 2013. С. 86-147.

142. Кузнецова Н. С. Інститут цивільно-правової відповідальності у цивілістичній доктрині України. *Правова доктрина України : у 5 т.* Харків: право, 2013. Т.5. С. 208.

143. Відповідальність. Філософський енциклопедичний словник. В. І.

Шинкарук (гол. редкол.) та ін. Київ : Інститут філософії імені Григорія Сковороди НАН України : Абрис, 2002. 742 с.

144. Заїка Р. Ю. Юридична природа цивільно-правової відповідальності без вини. *Юридична наука*. 2014. № 5. С.7-14.

145. Постанова від 19.02.2020, справа №496/4315/16-а Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 87682515.

146. Постанова від 05.03.2020, справа №823/1468/17 Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 88062636.

147. Постанова від 09.08.2019, справа №760/20247/16-а Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 83552575.

148. Постанова від 22.10.2019, справа №161/7068/16-а Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 85122045.

149. Постанова від 18.10.2019, справа №177/213/17(2-а/177/16/17) Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 85032547.

150. Постанова від 22.05.2020, справа №513/899/16-а Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 89395172.

151. Постанова від 18.11.2019, справа №158/1820/16-а Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 85710949.

152. Постанова від 11.06.2020, справа № 415/123/17 Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 89757581.

153. Постанова від 06.02.2020, справа №760/4546/19 Верховний Суд. Касаційний адміністративний суд. Номер справи в ЄДРСР — 87422593.

154. Злочинність в Україні на тлі війни знизилася на 30 %. Українські національні новини. URL: <https://www.unn.com.ua/uk/news/1973550-zlochinnist-v-ukrayini-na-tli-viyni-znizilasya-na-30-kilkist-dtp-upyatero>

155. Війна не скасовує ПДР: Білошицький про ситуацію на дорогах після ДТП на Рівненщині. URL: <https://suspilne.media/236123-vijna-ne-skasovue-pdrbilosickij-pro-situaciu-na-dorogah-pisla-dtp-na-rivnensini/>

156. Захисник у справах про адміністративні правопорушення у сфері

забезпечення безпеки дорожнього руху. Ю. О. Данилевська, Ю.І. Марценишин, А. В. Червінчук. ДЮІ МВС України. Кривий Ріг, 2019. С. 20.

157. Що робити, якщо ви потрапили в ДТП? URL: <https://mtsbu.ua/ua/presscenter/news/163504/>

158. Шевченко В. Дорожньо-транспортна пригода – завжди великий стрес для учасників. URL: <https://lb.ua/>

159. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. №1. Ст. 1.

160. Інструкція щодо заповнення Повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду, затверджена Протоколом президії Моторного (транспортного) страхового бюро України від 11.08.2011 р. №274/2011.

161. Постанова Першої судової палати Касаційного цивільного суду Верховного Суду від 31 жовтня 2018 року в справі № 204/3413/16-ц. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/77801491>

162. Розпорядження Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері фінансових послуг від 29.12.2015 №3471.

163. Алфьорова Т. М. Забезпечення прав і свобод людини в адміністративноюрисдикційній діяльності Державної автомобільної інспекції МВС України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук; Держ. ВНЗ «Запоріж. нац. ун-т» М-ва освіти і науки України. Запоріжжя, 2014. 18 с.

164. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: *матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Кривий Ріг, 15 листоп. 2017 р.). Кривий Ріг: Донецький юрид. ін-т МВС України. 2017. 291 с.

165. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: *матеріали XI Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Кривий Ріг, 22 листоп. 2016 р.). Кривий Ріг, 2017. 293 с.

166. Бойко Д. Д. Адміністративно-деліктне забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07.

Дніпропетровськ, 2015. 20 с.

167. Будник С. І. Адміністративно-правове забезпечення протидії правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: автореф. дис ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2013. 20 с.

168. Бурбело Б.Ю., Головін А.П., Саєнко С.І. Безпека дорожнього руху: механізм адміністративно-правового регулювання взаємодії суб'єктів забезпечення: монографія. МВС України. ЛДУВС. Луганськ: РВВ ЛДУВС, 2011. 271 с.

169. Введенська В. Адміністративно-правове регулювання застосування європротоколу в Україні. *Підприємництво, господарство і право*. 2012. № 2. С. 50–53.

170. Веселова Л. Ю. Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху : автореф. дис ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2016. 21 с.

171. Галабурда Н. Особливості процесуального порядку застосування тимчасового затримання транспортних засобів. *Підприємництво, господарство і право*. 2010. № 4. С. 30–33.

172. Гаркуша А. В. Адміністративно-примусова діяльність підрозділів ДАІ: автореф. дис... канд. юрид. наук; Національна академія держ. Податкової служби України. Ірпінь, 2004. 18 с.

173. Гаркуша А. В. Адміністративно-примусова діяльність підрозділів ДАІ: дис... канд. юрид. наук; Національна академія держ. податкової служби України. Ірпінь, 2004. 208 с.

174. Головка В. А. Адміністративно-правове забезпечення захисту соціальних та економічних прав учасників дорожнього руху в Україні: проблеми теорії та практики: автореф.дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 НАВС. Київ, 2011. 20 с.

175. Дзюбановський Ю.І. Реалізація права на оскарження рішень поліцейських під час винесення постанов особою, яка притягується до адміністративної відповідальності за порушення безпеки дорожнього руху.

Наше право 2021. № 1. С. 239-243.

176. Дзюбановський Ю.І. Стан та перспективи діджиталізації сфери дорожнього руху. *Європейські перспективи* 2022. № 1. С. 213-215.

177. Дзюбановський Ю.І. Інститут сповіщувача, як засіб зменшення аварійності на дорогах. *Наше право*. 2022. № 4. С. 174-177.

178. Dzyubanovsky Yurii. Penalties as one of ways software security road traffic in Ukraine. *Visegrad journal on human rights*. No 4, P. 57-61 2022.

179. Дзюбановський Ю.І. До питання правового регулювання персонального легкого електротранспорту. *Актуальні проблеми правознавства*. 2023. № 1. С. 84-87.

180. Дзюбановський Ю.І. До питання забезпечення дітей на дорозі. *Право UA*. 2023. № 1. С. 238-241.

181. Дзюбановський Ю.І. Про окремі цивільно-правові способи врегулювання спорів щодо адміністративних правопорушень в судовому та позасудовому порядку. *Європейські перспективи* 2023. № 1. С. 220-224.

182. Дзюбановський Ю.І. До питання про учасників дорожнього руху. *Правова система України в умовах Європейської інтеграції: погляд студентської молоді»*: Матеріали III Міжнародної студентської наукової конференції (15 травня 2019 р., м. Тернопіль). Тернопіль, 2019. С. 377-379.

183. Дзюбановський Ю.І. Щодо питання про причини дорожньо-транспортного травматизму. *Тенденції реформування правової системи України і світу*: Матеріали Міжнародної наукової конференції (30 жовтня 2020 р, м. Тернопіль). Тернопіль, 2020. С. 269-270.

184. Дзюбановський Ю.І. Безпека дорожнього руху – пріоритетний напрям діяльності держави. *Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики XXI століття*: Матеріали VI Всеукраїнської науково-практичної конференції (Харків, 30 червня 2022 р.) Харків, 2022. С. 68-70.

185. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani->

[kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2](#)

186. Постанова від 17.10.2019, справа №401/1688/17 Верховний Суд. Касаційний кримінальний суд. Номер справи в ЄДРСР — 85111516.

187. Дзюбановський Ю.І. До питання про учасників дорожнього руху. *Правова система України в умовах Європейської інтеграції: погляд студентської молоді*»: Матеріали III Міжнародної студентської наукової конференції (15 травня 2019 р., м. Тернопіль). Тернопіль, 2019. С. 377-379.

188. Банчук О. А. Адміністративне деліктне законодавство: зарубіжний досвід та пропозиції реформування в Україні, авт.-упор. О. А. Банчук. *Центр політико-правових реформ*. Київ: Центр політико-правових реформ, 2007. 912 с.

189. Адміністративне право : підручник за заг. ред.. Ю. П. Битяка, В. М. Гаращука, В. В. Зуй. Харків : Право, 2010. 624 с.

190. Банчук О. А. Шляхи реформування інституту адміністративної. *Актуальні проблеми держави і права*. 2007. Вип. 35, С. 288-292.

191. Лошицький М. В. Особливості судового розгляду справ про адміністративні правопорушення: науково-практичний посібник. Національна академія внутрішніх справ. Київ : МП Леся, 2010. 535 с.

192. Короед С. О. Реалізація судової влади шляхом провадження у справах про адміністративні проступки. *Право і суспільство*. 2007. № 1. С. 100-104.

193. Лук'янець Д. М. Адміністративно-деліктні відносини в Україні: теорія та практика правового регулювання: монографія, Суми: ВДТ «Університетська книга», 2006. 367 с.

194. Василів С.С. Адміністративно-правові засади підвідомчості розгляду справ про адміністративні правопорушення. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук, Львів. 2016. 245 с.

195. Поліщук М.Г. Особливості судового розгляду справ про порушення правил дорожнього руху. *Міжрегіональна Академія управління персоналом*, м. Київ. 2015. С. 42-45.

196. Пархоменко П.І. Окремі питання судового розгляду справ про адміністративні правоопрушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Сер.: Юриспруденція. 2013 № 6-1. Т.1 С. 175-178.

197. Соломін О.А. Концепція правової держави: сучасний контекст. *Наукові записки НаУКМА*. Том 134. Політичні науки, 2012. С. 3-7.

198. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод (з протоколами) (Європейська конвенція з прав людини) Рада Європи; Конвенція, Міжнародний документ, Протокол від 04.11.1950. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004#Text

199. Комзюк М.А., Цебинога В.Ю. Проблеми адміністративного судочинства в Україні в умовах проведення судової реформи. Сучасні проблеми адміністративного права та процесу. Харків, 2017. С. 135-137.

200. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадян Проценко Раїси Миколаївни, Ярошенко Поліни Петрівни та інших громадян щодо [...] Рішення Конституційного суду України від 25.12.1997 № 9-зп. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v009p710-97#Text>

201. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадянки Дзюби Галини Павлівни щодо офіційного тлумачення частини другої статті 55 [...] Рішення Конституційного суду України від 25.11.1997 № 6-зп. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v006p710-97#Text>

202. Кравцова Ю.О. Адміністративна юстиція в Україні – становлення та розвиток. URL: https://minjust.gov.ua/m/str_4930

203. Дзюбановський Ю.І. Роль суду в забезпеченні дорожнього руху. *Українська повстанська армія у національному державотворенні (з нагоди 80-річчя створення УПА)*: Матеріали Всеукраїнської наукової конференції (6 жовтня 2022 року, м. Тернопіль). Тернопіль, 2022. С.80-82.

204. Дзюбановський Ю.І. Оптимізація роботи патрульної поліції як

інструмент забезпечення безпеки дорожнього руху. *Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід*: Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції (28 квітня 2023 року, м. Тернопіль). Тернопіль, 2023. С. 400-402.

205. Коломєць Т.О. Адміністративне право України: підручник. Київ: «Істина», 2008. 457 с.

206. Демський Е.Ф. Адміністративне процесуальне право України: навчальний посібник. Київ: Юрінком Інтер, 2008. 495 с.

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Дзюбановський Ю.І. Реалізація права на оскарження рішень поліцейських під час винесення постанов особою, яка притягується до адміністративної відповідальності за порушення безпеки дорожнього руху. *Наше право*. 2021. № 1. С. 239-243.

2. Дзюбановський Ю.І. Стан та перспективи діджиталізації сфери дорожнього руху. *Європейські перспективи*. 2022. № 1. С. 213-215.

3. Дзюбановський Ю.І. Інститут сповіщувача, як засіб зменшення аварійності на дорогах. *Наше право*. 2022. № 4. С. 174-177.

4. Dzyubanovsky Yurii. Penalties as one of ways software security road traffic in Ukraine. *Visegrad journal on human rights*. 2022. № 4. P. 57-61.

5. Дзюбановський Ю.І. До питання правового регулювання персонального легкого електротранспорту. *Актуальні проблеми правознавства*. 2023. № 1. С. 84-87.

6. Дзюбановський Ю.І. До питання убезпечення дітей на дорозі. *Право UA*. 2023. № 1. С. 238-241.

7. Дзюбановський Ю.І. Про окремі цивільно-правові способи врегулювання спорів щодо адміністративних правопорушень в судовому та позасудовому порядку. *Європейські перспективи*. 2023. № 1. С. 220-224.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Дзюбановський Ю.І. До питання про учасників дорожнього руху. *Правова система України в умовах Європейської інтеграції: погляд студентської молоді*»: Матеріали III Міжнародної студентської наукової

конференції (15 травня 2019 р., м. Тернопіль). Тернопіль, 2019. С. 377-379.

2. Дзюбановський Ю.І. Щодо питання про причини дорожньо-транспортного травматизму. *Тенденції реформування правової системи України і світу*: Матеріали Міжнародної наукової конференції (30 жовтня 2020 р, м. Тернопіль). Тернопіль, 2020. С. 269-270.

3. Дзюбановський Ю.І. Безпека дорожнього руху – пріоритетний напрям діяльності держави. *Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики XXI століття*: Матеріали VI Всеукраїнської науково-практичної конференції (Харків, 30 червня 2022 р.) Харків, 2022. С. 68-70.

4. Дзюбановський Ю.І. Роль суду в забезпеченні дорожнього руху. *Українська повстанська армія у національному державотворенні (з нагоди 80-річчя створення УПА)*: Матеріали Всеукраїнської наукової конференції (6 жовтня 2022 року, м. Тернопіль). Тернопіль, 2022. С. 80-82.

5. Дзюбановський Ю.І. Оптимізація роботи патрульної поліції як інструмент забезпечення безпеки дорожнього руху. *Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід*: Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції (28 квітня 2023 року, м. Тернопіль). Тернопіль, 2023. С. 401-403.

Додаток Б

**Таблиця адміністративних правопорушень у сфері безпеки
дорожнього руху**

Правопорушення	Санкція
Частина 1 статті 121 КУпАП «керування водієм транспортним засобом, що має несправності системи гальмового або рульового керування, тягово-зчепного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норми стандартів».	Покарання у вигляді штрафу в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
Частина 2 статті 121 КУпАП «керування водієм транспортним засобом який використовується для надання послуг з перевезення пасажирів, що має несправності, передбачені ч 1 цієї статті або технічний стан і обладнання якого не відповідають вимогам стандартів, правил дорожнього руху і технічної експлуатації».	Покарання у вигляді штрафу в розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
Частина 3 статті 121 КУпАП «керування водієм транспортним засобом, що підлягає обов'язковому технічному контролю, але своєчасно його не пройшов».	Покарання у вигляді штрафу в розмірі 20-ти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
Частина 5 статті 121 КУпАП «порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами»	Покарання у вигляді штрафу в розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
Частина 6 статті 121 КУпАП «керування водієм транспортним засобом, не зареєстрованим або не перереєстрованим в Україні в установленому порядку, його експлуатація без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандартів, або з номерним знаком закріпленім у не встановленому для цього місці, закритим іншими предметами, у тому числі з нанесенням покриття або застосуванням матеріалів, що перешкоджають чи ускладнюють його ідентифікацію, чи забрудненім, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані двадцяти метрів, перевернутим чи неосвітленим»	тягне накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
Частина 7 статті 121 КУпАП «повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених ч 6 цієї статті»	Покарання у вигляді штрафу в розмірі 100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадської роботи на строк від 30 до 40 днів, з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого.

<p>Частина 8 статті 121 КУпАП «керування водієм транспортним засобом, щодо якого порушено обмеження, встановлені Митним кодексом України, а саме: порушено строки його тимчасового ввезення та/або переміщення в митному режимі транзиту; транспортний засіб використовується для цілей підприємницької діяльності та/або отримання доходів в Україні; транспортний засіб передано у володіння, користування або розпорядження особі, яка не ввозила його на митну територію України або не поміщувала в митний режим транзиту»</p>	<p>Покарання у вигляді штрафу на водія в розмірі 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.</p>
<p>Частина 9 статті 121 КУпАП «повторне протягом року вчинення порушення, передбаченого ч. 8 цієї статті»</p>	<p>Покарання у вигляді штрафу на водія в розмірі 1000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк 1 рік та з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого</p>
<p>Частина 10 статті 121 КУпАП «порушення правил перевезення дітей»</p>	<p>Покарання у вигляді штрафу на водія в розмірі 30 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>ч. 10 ст. 121 КУпАП «повторне протягом року вчинення порушення, передбаченого ч. 10 цієї статті»</p>	<p>Покарання у вигляді штрафу на водія в розмірі 50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Частина 1 статті 121⁻¹ КУпАП «експлуатація водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах, знищені або підроблені»</p>	<p>штраф в розмірі 15 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Частина 2 статті 121⁻² КУпАП «перевезення водіями транспортних засобів, що працюють у режимі маршрутних таксі, пасажирів понад максимальну кількість, передбачену технічною характеристикою транспортного засобу або визначену в реєстраційних документах на цей транспортний засіб, а також перевезення водіями транспортних засобів, що здійснюють міжміські чи міжнародні перевезення, пасажирів, кількість яких перевищує кількість місць для сидіння, передбачену технічною характеристикою транспортного засобу або визначену в реєстраційних документах на цей транспортний засіб»</p>	<p>штраф в розмірі 10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Частина 2 статті 121⁻² КУпАП «порушення водіями транспортних засобів, що працюють у режимі маршрутних таксі, правил зупинки під час здійснення посадки (висадки) пасажирів»</p>	<p>штраф в розмірі 15 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Частина 3 статті 121⁻² КУпАП «перевезення пасажирів на автобусному маршруті протяжністю понад п'ятсот кілометрів одним водієм»</p>	<p>штраф в розмірі 10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>

<p>Частина 1 статті 122 КУпАП «перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять кілометрів на годину, порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг, правил перевезення вантажів, буксирування транспортних засобів, зупинки, стоянки, проїзду пішохідних переходів, ненадання переваги у русі пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах, а так само порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками»</p>	штраф в розмірі 20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
<p>Частина 2 статті 122 КУпАП «порушення правил проїзду перехресть, зупинок транспортних засобів загального користування, проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника, порушення правил обгону і зустрічного роз'їзду, безпечної дистанції або інтервалу, розташування транспортних засобів на проїзній частині, порушення правил руху автомагістралями, користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку, використання цих приладів та їх переобладнання з порушенням вимог відповідних стандартів, користування під час руху транспортного засобу засобами зв'язку, не обладнаними технічними пристроями, що дозволяють вести перемови без допомоги рук (за винятком в одій оперативних транспортних засобів під час виконання ними невідкладного службового завдання), а так само порушення правил навчальної їзди»</p>	штраф в розмірі 30 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
<p>Частина 3 статті 122 КУпАП «ненадання переваги в русі транспортним засобам аварійно-рятувальних служб, швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, поліції, що рухаються з увімкненими спеціальними світловими або звуковими сигнальними пристроями, ненадання переваги маршрутним транспортним засобам, у тому числі порушення правил руху і зупинки на смугі для маршрутних транспортних засобів, а так само порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху»</p>	штраф в розмірі 40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
<p>Частина 4 статті 122 КУпАП «перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на п'ятдесят кілометрів на годину»</p>	штраф в розмірі 100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян

<p>Частина 5 статті 122 КУпАП «порушення, передбачені чч 1-4 цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки, а саме: примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян»</p>	<p>штраф в розмірі 85 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року</p>
<p>Частина 6 статті 122 КУпАП «зупинка чи стоянка транспортних засобів на м'єцях, що позначені відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю (крім випадків вимушеної стоянки), а так само створення перешкод водіям з інвалідністю або водіям, які перевозять осіб з інвалідністю, у зупинці чи стоянці керованих ними транспортних засобів, непрямої використання на транспортному засобі розпізнавального знака «Водій з інвалідністю»»</p>	<p>Штраф від 60 до 100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Частина 7 статті 122 КУпАП «зупинка чи стоянка транспортних засобів на м'єцях, що позначені відповідними дорожніми знаками та/або дорожньою розміткою, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома), а так само створення перешкод водіям транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома), у зупинці або стоянці»</p>	<p>штраф в розмірі від 20 до 30 нмдг</p>
<p>Частина 1 статті 122² КУпАП «невиконання водіями вимог поліцейського, а водіями військових транспортних засобів – вимог посадової особи військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України про зупинку транспортного засобу»</p>	<p>штрафу в розмірі 9 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від 3 до 6 місяців</p>
<p>Частина 2 статті 122² КУпАП «невиконання вимог уповноваженої посадової особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземно-му транспорті, про зупинку транспортного засобу»</p>	<p>штраф в розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>

Стаття 122 ⁴ КУпАП «залишення водіями транспортних засобів, іншими учасниками дорожнього руху на порушення встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні»	штраф в розмірі 200 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на 1-3 місяці або адміністративний арешт на строк від 10 до 15 діб
Стаття 122 ⁵ КУпАП «порушення вимог законодавства щодо встановлення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв»	штраф в розмірі 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією спеціальних сигнальних пристроїв
Частина 1 статті 123 КУпАП «порушення правил руху через залізничний переїзд, крім порушень, передбачених ч.ч. 2,3 цієї статті»	штраф в розмірі 20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
Частина 2 статті 123 КУпАП «в'їзд на залізничний переїзд у випадках, коли рух через переїзд заборонений»	«штраф в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу у його власника чи без такого або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року з оплатним вилученням транспортного засобу у його власника чи без такого або адміністративний арешт на строк від семи до десяти діб з оплатним вилученням транспортного засобу у його власника чи без такого»
Стаття 124 КУпАП «порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна»	штраф в розмірі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян 50 або позбавлення права керування транспортними засобами на строк 6 місяців до 1 року
Стаття 124 ¹ КУпАП «ненадання посадовими особами підприємств, установ, організацій і громадянами транспортних засобів, що їм належать, поліцейським та медичним працівникам, а також ненадання військових транспортних засобів посадовим особам Військової служби правопорядку у Збройних Силах України у встановлених законом невідкладних випадках»	штраф в розмірі 4 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян

<p>Частина 1 статті 126 КУпАП «керування транспортним засобом особою, яка не має при собі або не пред'явила у спосіб, який дає можливість поліцейському прочитати та зафіксувати дані, що містяться в посвідченні водія відповідної категорії, реєстраційному документі на транспортний засіб, а також полісі (договорі) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката «Зелена картка»), або не пред'явила електронне посвідчення водія та електронне свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, чинний внутрішній електронний договір зазначеного виду обов'язкового страхування у візуальній формі страхового поліса, а також інших документів, передбачених законодавством»</p>	<p>штраф в розмірі двадцяти 5 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Частина 2 статті 126 КУпАП «керування транспортним засобом особою, яка не має права керування таким транспортним засобом, або передача керування транспортним засобом особі, яка не має права керування таким транспортним засобом»</p>	<p>штраф в розмірі 200 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Частина 4 статті 126 КУпАП «керування транспортним засобом особою, позбавленою права керування транспортними засобами»</p>	<p>штраф в розмірі 1200 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Частина 5 статті 126 КУпАП «повторне протягом року вчинення порушень, передбачених чч 2–4 цієї статті»</p>	<p>штраф в розмірі 2400 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортним засобом на строк 5 до 7 років та з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого</p>
<p>Частина 1 статті 127 КУпАП «непокоря пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у нестановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху»</p>	<p>штраф в розмірі 15 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Частина 2 статті 127 КУпАП «порушення правил дорожнього руху особами, які керують велосипедами, гужовим транспортом, іпогонічними тваринами»</p>	<p>штраф в розмірі 20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Частина 3 статті 127 КУпАП «ті самі порушення, вчинені особами, зазначеними в чч. 1 або 2 цієї статті, які перебувають у стані сп'яніння»</p>	<p>штраф в розмірі 40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Частина 4 статті 127 КУпАП «порушення, передбачені чч. 1 або 2 цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки»</p>	<p>штраф в розмірі 50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від 20–40 годин</p>

Частина 1 статті 127 ¹ КУпАП «видача документа про технічну справність транспортного засобу, що підлягає обов'язковому технічному контролю, з порушенням порядку проведення перевірки технічного стану такого транспортного засобу»	штраф на посадових осіб 80 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
Частина 2 статті 127 ¹ КУпАП «видача документа про технічну справність транспортного засобу, що підлягає обов'язковому технічному контролю, без проведення перевірки його технічного стану»	штраф на посадових осіб 100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
Частина 3 статті 127 ¹ КУпАП «видача спеціального знака державного зразка з порушенням встановленого Законом порядку укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю»	штраф на посадових осіб у розмірі 100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
Частина 1 статті 127 ² КУпАП «порушення порядку тимчасового затримання транспортних засобів та їх зберігання, у тому числі здійснення такої діяльності без відповідного поліса обов'язкового страхування цивільної відповідальності суб'єкта господарювання, що надає такі послуги, за шкоду, яка може бути заподіяна транспортному засобу при здійсненні його транспортування та/або зберігання»	штраф на суб'єкта господарювання від 70 до 100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
Частина 2 статті 127 ² КУпАП «прийняття інспектором з паркування грошових коштів у готівковій формі в рахунок оплати вартості послуг з паркування транспортних засобів та/або в рахунок оплати штрафів, накладених на місці вчинення правопорушення»	штраф від 50 до 70 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
Частина 3 статті 127 ² КУпАП «дія, передбачена ч. 2 цієї статті, вчинена особою, яку протягом року було піддано адміністративному стягненню за таке саме правопорушення»	штраф від 100 до 120 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
Частина 1 статті 128 КУпАП «випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан обладнання або комплектист яких не відповідає вимогам правил і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху, технічної експлуатації, переобладнання без відповідного погодження, не зареєстрованих у встановленому порядку, таких, що не пройшли обов'язкового технічного контролю або без поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката «Зелена картка»), без проходження щомісячного медичного огляду та контролю технічного стану, а також направлення в рейс одного водія при здійсненні пасажирських перевезень на автобусному маршруті протяжністю понад п'ятсот кілометрів»	штраф на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, громадян – суб'єктів господарської діяльності в розмірі 40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян

<p>Частина 2 статті 128 КУпАП «повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених ч. 1 цієї статті»</p>	<p>«штраф на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, громадян – суб'єктів господарської діяльності в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян»</p>
<p>Частина 1 статті 128¹ КУпАП «порушення або невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, на підприємствах, в установах та організаціях усіх форм власності під час виготовлення та ремонту транспортних засобів і деталей до них або встановлення на них інших предметів додаткового обладнання, не передбаченого конструкцією транспортного засобу, а також під час будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів і дорожніх споруд»</p>	<p>штраф в розмірі 100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Частина 2 статті 128¹ КУпАП «порушення, передбачені ч. 1 цієї статті, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна»</p>	<p>штраф в розмірі 150 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Частина 1 статті 129 КУпАП «допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, або у хворобливому стані, або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або таких, що не пройшли у встановлений строк медичного огляду»</p>	<p>«штраф на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, громадян – суб'єктів господарської діяльності в розмірі двадцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян»</p>
<p>Частина 2 статті 129 КУпАП «допуск до керування транспортним засобом особи, яка не має права на керування транспортним засобом»</p>	<p>«тягне накладення штрафу на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, громадян – суб'єктів господарської діяльності в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян»</p>
<p>Частина 3 статті 129 КУпАП «допуск до керування морськими, річковими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами осіб, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції»</p>	<p>штраф на посадових осіб, відповідальних за експлуатацію суден – 1000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Частина 1 статті 130 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 стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції»</p>	<p>«тягнуть накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами настрок один рік і на інших осіб – накладення штрафу в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян»</p>

<p>Частина 2 статті 130 КУпАП «повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених ч. 1 цієї статті»</p>	<p>«тягне накладення штрафу на водіїв у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк три роки та з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого або адміністративний арешт на строк десять діб з позбавленням права керування транспортними засобами на строк три роки та з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого і на інших осіб – накладення штрафу у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого або адміністративний арешт на строк десять діб з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого»</p>
<p>Частина 3 статті 130 КУпАП «дії, передбачені ч. 1 цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, за відмову від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції»</p>	<p>«тягнуть накладення штрафу на водіїв у розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк десять років та з конфіскацією транспортного засобу, який є у приватній власності порушника, або адміністративний арешт на строк п'ятнадцять діб з позбавленням права керування транспортними засобами на строк десять років та конфіскацією транспортного засобу, який є у приватній власності порушника, і на інших осіб – накладення штрафу у розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією транспортного засобу, який є у приватній власності порушника, або адміністративний арешт на строк п'ятнадцять діб з конфіскацією транспортного засобу, який є у приватній власності порушника»</p>
<p>Частина 4 статті 130 КУпАП «вживання особою, яка керувала транспортним засобом після дорожньо-транспортної пригоди за її участю алкоголю, наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), або після того, як транспортний засіб був зупинений на вимогу поліцейського, до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого огляду»</p>	<p>«тягне накладення штрафу на водіїв у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк п'ятнадцять діб, з позбавленням права керування транспортними засобами на строк три роки і на інших осіб – накладення штрафу у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк п'ятнадцять діб»</p>
<p>Частина 5 статті 130 КУпАП «керування річковими, морськими, машини, спортивними суднами або водними мотоциклами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а так само передача керування судном особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а також відмова осіб, які керують річковими, морськими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції»</p>	<p>«тягнуть накладення штрафу в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин, або адміністративний арешт на строк десять діб, з позбавленням права керування сіма видами плавучих засобів на строк від одного до трьох років»</p>
<p>Частина 6 статті 130 КУпАП «дії, передбачені частиною п'ятою цієї статті, вчинені особами, які не мають права керування річковими, морськими, машини, спортивними суднами або водними мотоциклами»</p>	<p>«тягнуть накладення штрафу в розмірі однієї тисячі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб»</p>

<p>Частина 7 статті 130 КУпАП «живання особою, яка керувала річковим, морським, мипим, спортивним судном або водним мотоциклом, після аварійної події за її участю алкоголю, наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), або після того, як судно було зупинено на вимогу поліцейського або іншої уповноваженої законом посадової особи до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого огляду»</p>	<p>«штраф на осіб, які мають право керування річковими, морськими, мипими, спортивними суднами або водними мотоциклами, у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування всіма видами плаваючих засобів на строк три роки і на інших осіб – накладення штрафу у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».</p>
<p>Частина 1 статті 132-1 КУпАП «порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами»</p>	<p>штраф на водіїв у розмірі 30 нмдг, на посадових осіб, відповідальних за технічний стан транспортних засобів, уповноважених з питань безпеки перевезення, суб'єктів господарської діяльності – 40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Частина 2 статті 132-1 КУпАП «перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм під час руху великогабаритними і великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами»</p>	<p>«штраф в розмірі п'ятисот нмдг – у разі перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм від 5% до 10% включно; однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян – у разі перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм понад 10%, але не більше 20%; двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян – у разі перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм понад 20%, але не більше 30%; трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян – у разі перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм понад 30%».</p>
<p>Частина 3 статті 132-1 КУпАП «ухилення або відмова від проходження габаритно-вагового контролю, а так само перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів, порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг, розташування транспортних засобів на проїзній частині, вчинення правопорушень, передбачених ч. 6 ст. 121 цього Кодексу, в зоні габаритно-вагового контролю»</p>	<p>Штраф 3000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>
<p>Стаття 132-2 КУпАП «внесення (засначення) вантажовідправником недостовірних відомостей про масу або габарити вантажу до товарно-транспортної накладної або іншого визначеного законодавством документа на вантаж, що не відповідають фактичним даним, які перевозить ся, а так само внесення (засначення) вантажовідправником відомостей про масу або габарити вантажу до товарно-транспортної накладної або іншого визначеного законодавством документа, які перевищують параметри, встановлені законодавством, за відсутності</p>	<p>Штраф від 3000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</p>

оформленого дозволу на проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні»	
Частина 1 статті 133 КУпАП «порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів ручною кладдю на залізничному транспорті»	Попередження або штраф від 6-10 нмдг (неоподатковуваних мінімумів доходів громадян)
Частина 2 статті 133 КУпАП «порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на морському і внутрішньому водному транспорті»	Покарання у вигляді штрафу на громадян 50 нмдг з оплатним вилученням / конфіскацією означених речовин / предметів, Чи без такого. На посадових осіб – від 300 нмдг.
Частина 3 статті 133 КУпАП «порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на повітряному транспорті»	Покарання у вигляді штрафу громадянам від 10- 20 нмдг, з оплатним вилученням чи конфіскацією означених речовин / предметів, чи без такого. На посадових осіб від 20-30 нмдг
Частина 4 статті 133 КУпАП «провезення в автобусах, маршрутних таксі, троллейбусах або трамваях, а також здача в багаж чи в камеру слову на автомобільному транспорті небезпечних речовин або предметів»	Покарання у вигляді попередження чи то штраф від 10-15 нмдг.