

Кучеренко О. М.,

аспірант кафедри адміністративного права,
процесу та адміністративної діяльності ОВС

Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

НОРМАТИВНІ ПІДСТАВИ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЩО СПРИЧИНИЛО ДТП

Анотація. У статті розглянуто нормативно-правові акти, що визначають підстави адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, визначено їх недоліки та надано пропозиції щодо вдосконалення окремих норм законодавства в цій сфері.

Ключові слова: нормативні підстави, адміністративна відповідальність, спричинення ДТП.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими чи практичними завданнями. Для настання відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, необхідні підстави, серед яких виділяють нормативну, фактичну та документальну (процесуальну). При цьому всі три підстави повинні бути саме в такій послідовності.

У цій статті розглянемо першу – нормативну – підставу адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП. Вона представляє собою систему діючих норм права, що закріплюють:

- а) склади адміністративних проступків (підстави відповідальності);
- б) матеріальну норму, яка визначає певне зобов'язання або правило поведінки або утримання від вчинення певних дій та за порушення якої передбачено адміністративну відповідальність;
- в) систему адміністративних стягнень;
- г) коло суб'єктів, які мають право призначати адміністративні стягнення;
- д) процедуру притягнення до відповідальності.

У той же час, як свідчать дані соціологічного опитування як водіїв, так і працівників Національної поліції, більшість опитаних (54% водіїв та 62% поліцейських) вважають недосконалим законодавство, що визначає адміністративну відповідальність за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП. Законодавчі недоліки призводять до помилок у кваліфікації правопорушень, що призвели до ДТП, закриттю справ про адміністративні правопорушення за ст. 124 Кодексу України про адміністративні порушення (далі – КУпАП), створенню додаткових ризиків вчинення ДТП тощо. Отже, виникає необхідність вивчення нормативних підстав притягнення до відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, виявлення недоліків законодавства в цій сфері та надання пропозицій щодо його вдосконалення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій з цієї теми, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Питанню забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема адміністративній відповідальності за порушення Правил дорожнього руху приділяли

увагу Б.Ю. Бурбело, М.Ю. Веселов, Г.В. Галімішина, А.В. Гаркуша, В.В. Гаркуша, В.А. Головка, Г.К. Голубева, Т.О. Гуржій, С.М. Гусаров, А.О. Граділь, Д.С. Денисюк, О.В. Джафарова, Є.В. Довженко, М.М. Долгополова, О.В. Домашенко, В.В. Доненко, В.В. Донський, В.В. Єгупенко, С.А. Комісаров, В.М. Лозовий, О.Л. Міленін, В.А. Мисливий, Р.І. Михайлов, О.М. Мойсюк, В.Ф. Муцко, В.В. Новіков, А.М. Подоляка, В.Й. Развадовський, О.Ю. Салманова, О.В. Собакарь, Л.І. Сопільник, М.М. Стоцька, О.В. Філіпенко, Я.І. Хом'як, Є.В. Циба та ін. Проте питання нормативних підстав адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, залишаються малодослідженими.

Формування мети статті. Метою статті є розгляд нормативно-правових актів, що визначають підстави адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, визначити їх недоліки та надати пропозиції щодо вдосконалення окремих норм законодавства в цій сфері.

Для досягнення поставленої мети передбачено вирішення наступних задач:

1. Розглянути основні законодавчі та підзаконні нормативно-правові, що визначають нормативні підстави адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП.

2. Встановити недоліки вказаних вище нормативно-правових актів та надати пропозиції щодо їх вдосконалення.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Нормативною підставою адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, є, насамперед, КУпАП [1], основною нормою якого є ст. 124 КУпАП, яка власне і визначає зміст та сутність самого правопорушення. До інших норм, що регламентують порядок притягнення до відповідальності за цією статтею, слід віднести ст. 255 КУпАП, яка визначає уповноваженого суб'єкта (Національна поліція), який має право складати протокол про адміністративне правопорушення за ст. 124 КУпАП; ст. 221 КУпАП, яка визначає уповноваженого суб'єкта, який має право розглядати правопорушення за ст. 124 КУпАП та виносити рішення (суд), ст.ст. 27 та 30 КУпАП, що визначають зміст санкцій (штраф, позбавлення спеціального права, наданого громадянину); ст. 268 КУпАП, яка визначає права особи, яка притягається до відповідальності; ст. 38 КУпАП, яка визначає строки притягнення до адміністративної відповідальності – 3 місяці з дня вчинення правопорушення, а в разі закриття кримінального провадження за ст. 286 КК України, але наявності в діях особи складу правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП – один місяць, та інші норми КУпАП, що регламентують провадження за ст. 124 КУпАП. Іншим основним нормативно-правовим

актом, що визначає нормативні підстави адміністративної відповідальності є Правила дорожнього руху, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 [2]. Підставою притягнення до відповідальності за ст. 124 КУпАП є порушення конкретного пункту Правил дорожнього руху, що спричинило певні матеріальні збитки у вигляді пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

Також можна виділити ряд нормативно-правових актів, які не напряму, але все ж таки стосуються підстав адміністративної відповідальності за спричинення ДТП. До таких слід віднести: Закон України від 02 липня 2015 р. «Про Національну поліцію» [3], зокрема ст. 23, що визначає повноваження поліції, в тому числі у сфері безпеки дорожнього руху; Закон України від 30 червня 1993 р. «Про дорожній рух» [4], який визначає основні засади організації дорожнього руху, а також повноваження Міністерства внутрішніх справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, Закон України від 05 квітня 2001 р. «Про автомобільний транспорт» [5], в якому визначено основний понятійний апарат стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху (автомобіль, автомобільний транспортний засіб, водій, небезпечний вантаж), законодавство про автомобільний транспорт та інші. До підзаконних нормативно-правових актів, які стосуються нормативних підстав адміністративної відповідальності за спричинення ДТП, слід віднести Положення про патрульну службу МВС, затверджене наказом МВС України від 02 липня 2015 № 796 [6], II розділ якого визначає основні завдання патрульної служби, серед яких забезпечення безпеки дорожнього руху, організація контролю за додержанням законів, інших нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху; наказ МВС України від 07 листопада 2015 р. № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [7] та наказ МВС України від 28 грудня 2005 р. № 1242 «Про затвердження картки обліку дорожньо-транспортних пригод та Інструкції щодо її заповнення» [8], які регламентують провадження в справах про адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, в тому числі й щодо оформлення матеріалів ДТП та обліку ДТП.

Важливим фактором нормативної підстави притягнення до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП є своєчасне та точне визначення відповідного пункту порушень Правил дорожнього руху винною особою, що призвели до ДТП. В іншому випадку це призводить до оскарження особою, яка притягається до відповідальності, оформлених поліцією матеріалів ДТП та закриття справи у суді.

Найбільша кількість ДТП трапляється через перевищення безпечної швидкості руху. Очевидно, що швидкість руху транспортного засобу знаходиться в пропорційному співвідношенні до здатності водія даного транспортного засобу безпечно відреагувати на непередбачувану зміну дорожньої обстановки та запобігти вчиненню ДТП.

Зазначимо, що відповідно до діючого КУпАП передбачена адміністративна відповідальність за перевищення встановленої максимальної швидкості руху більш ніж на 20 кілометрів на годину. Тобто водій транспортного засобу може рухатися в межах населеного пункту зі швидкістю 80 км/год., що відповідно до чинного законодавства не є правопорушенням. Але практика країн ЄС свідчить про неприпустимість руху транспортних за-

собів у межах населених пунктів з означеною швидкістю. Вважаємо, що встановлення такого «зазору» швидкісного режиму в національному законодавстві є не зовсім виправданим, адже це створює додаткові фактори ризику для безпеки дорожнього руху.

Гранично допустимий рівень відхилення показників спідометра, відповідних технічних засобів, що використовуються Національною поліцією для виміру швидкості руху транспортних засобів, складає не більше 8 км/год. Для того, щоб уникнути можливих спірних ситуацій між водіями транспортних засобів та Національною поліцією, додамо до цього показника ще 2 км/год.

Таким чином, пропонуємо на законодавчому рівні встановити відповідальність водіїв транспортних засобів за перевищення ними обмежень швидкості руху більше ніж на 10 км/год. Для цього потрібно внести відповідні зміни до ч. 1 ст. 122 КУпАП.

У ч. 3 ст. 122 КУпАП законодавець передбачив підвищену адміністративну відповідальність за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на 50 км/год. Вважаємо, що між першим запропонованим порогом дозволеного перевищення максимально встановленої швидкості руху транспортних засобів (10 км/год.) та другим (50 км/год., закріпленим у ч. 3 ст. 122 КУпАП) доцільно встановити середню ланку – 30 км/год. Відповідальність же за це правопорушення передбачити у ч. 2 ст. 122 КУпАП.

Другою найбільш поширеною причиною вчинення ДТП є порушення правил маневрування. Значна кількість ДТП трапляється через перестроювання транспортних засобів із метою випередження інших на аварійно небезпечних ділянках дороги. При цьому законодавець не приділив цьому належної нормативно-правової уваги.

Так, випадки та місця заборони обгону перелічені в п. 14.6 Правил дорожнього руху. Очевидно, що порушення даного пункту суттєво загрожує безпеці дорожнього руху через обмеження кута зору водія транспортним засобом, що рухається попереду. Але дані заборони поширюються лише на поняття «обгін», у той час як до поняття «випередження», пов'язаним із виїздом із займаної смуги, жодних заборон немає. А різниця між цими поняттями полягає лише в тому, що обгін є випередженням одного або кількох транспортних засобів, пов'язаним із виїздом на смугу зустрічного руху, а випередження, пов'язане з виїздом із займаної смуги, – перестроювання транспортного засобу в іншу смугу, а також рух транспортного засобу по одній смузі зі швидкістю більшою, ніж рух іншого транспортного засобу по сусідній смузі.

Враховуючи подібність обох описаних вище маневрів, а також наявність однакових факторів ризику потрапляння в ДТП у наслідок порушення правил їх здійснення, пропонуємо внесення змін до Правил дорожнього руху в частині визначення поняття «обгін» із таким змістом: «випередження одного або кількох транспортних засобів, що рухаються, пов'язане з виїздом із займаної смуги».

Також пропонуємо виключити з Правил дорожнього руху п. 14.6 е, відповідно до якого забороняється здійснювати обгін на дорогах, що мають дві й більше смуги для руху в одному напрямку, оскільки, враховуючи запропоноване визначення поняття «обгін», така заборона втрачає будь-який сенс.

Висновки з дослідження і перспективи подальших пошуків у даному науковому напрямку. Таким чином, розглянуто нормативні підстави адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило ДТП. Визначено основні

та додаткові нормативно-правові акти, що визначають адміністративну відповідальність за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, повноваженню суб'єктів, що здійснюють провадження, а також порядок здійснення провадження в таких справах. Визначено недоліки розглянутих нормативно-правових актів і надано пропозиції щодо їх вдосконалення, а саме:

1. Запропоновано внести зміни до КУпАП в частині встановлення відповідальності за перевищення водіями обмежень швидкості руху більше ніж на 10 км/год. в ч. 1 ст. 122 КУпАП та більше ніж на 30 км/год. в ч. 2 ст. 122 КУпАП, при цьому залишити відповідальність за перевищення водіями обмежень швидкості руху більше ніж на 50 км/год. в ч. 3 ст. 122 КУпАП.

2. Запропоновано вдосконалити поняття «обгін» в діючих Правилах дорожнього руху, визначивши дане поняття як випередження одного або кількох транспортних засобів, що рухаються, пов'язане з виїздом із займаної смуги.

Література:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – додаток до № 51. – Ст. 1122.
2. Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 «Про Правила дорожнього руху» // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
3. Про Національну поліцію: Закон України від 02 липня 2015 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.
4. Про дорожній рух : Закон України від 28 січня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
5. Про автомобільний транспорт : закон України від 05 квітня 2001 р. № 2344-III // Відомості Верховної Ради. – 2001. – № 22. – Ст. 105.
6. Положення про патрульну службу МВС: наказ МВС України від 02 липня 2015 р. № 796. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15>.

7. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ МВС України від 07 листопада 2015 р. № 1395. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15/print1451820663110472>.
8. Про затвердження картки обліку дорожньо-транспортних пригод та Інструкції щодо її заповнення : наказ МВС України від 28 грудня 2005 р. – № 1242.

Кучеренко А. Н. Нормативные основания административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения, повлекшее ДТП

Аннотация. Рассмотрены нормативно-правовые акты, определяющие основания административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения, повлекшее ДТП, определены их недостатки и даны предложения по совершенствованию отдельных норм законодательства в этой сфере.

Ключевые слова: нормативные основания, административная ответственность, причинение ДТП.

Kucherenko A. Normative base of administrative responsibility for violation of traffic rules, resulting in an accident

Summary. We consider regulations that define the grounds of administrative responsibility for violation of traffic rules, which resulted in an accident; they identified deficiencies and provided proposals for the improvement of some of the legislation in this area.

Key words: normative grounds, administrative responsibility, causing accidents.