

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

НЕФЕДОВА АЛЬОНА ВАЛЕРІЇВНА

УДК 342.951:656.13

ДИСЕРТАЦІЯ

**КВАЛІФІКАЦІЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРОСТУПКІВ НА
АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ**

081 – Право

Подається на здобуття наукового ступеня
доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ А. В. Нефедова

Науковий керівник:

Гуржій Тарас Олександрович

доктор юридичних наук, професор

Київ – 2020

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	8
ВСТУП.....	15
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ПИТАННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРОСТУПКІВ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	23
1.1. Кваліфікація адміністративних проступків на автомобільному транспорті як об'єкт науково-правових досліджень	23
1.2. Поняття та сутність кваліфікації адміністративних проступків.....	38
1.3. Передумови та підстави кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті	57
Висновки до розділу 1	71
РОЗДІЛ 2. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОСТУПКІВ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ	73
2.1. Об'єкт адміністративних проступків на автомобільному транспорті ..	73
2.2. Об'єктивна сторона адміністративних проступків на автомобільному транспорті	90
2.3. Суб'єкт адміністративних проступків на автомобільному транспорті	110
2.4. Суб'єктивна сторона адміністративних проступків на автомобільному транспорті	140
Висновки до розділу 2	155
РОЗДІЛ 3. ОСОБЛИВОСТІ КВАЛІФІКАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРОСТУПКІВ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ	158
3.1. Кваліфікація адміністративних проступків, зафіксованих в автоматичному режимі та в режимі фотозйомки (відеозапису).....	158
3.2. Кваліфікація адміністративних проступків на автомобільному транспорті, які вчиняються у стані сп'яніння.....	174
3.3. Кваліфікація адміністративних проступків на автомобільному	

транспорті, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.....	190
Висновки до розділу 3	206
ВИСНОВКИ	209
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	218
ДОДАТКИ	243

АНОТАЦІЯ

Нефедова А. В. Кваліфікація адміністративних проступків на автомобільному транспорті. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – Право. – Київський національний торговельно-економічний університет, Київ, 2020.

Дисертацію присвячено вирішенню конкретного науково-практичного завдання, яке полягає у формуванні комплексу теоретичних положень і практичних рекомендацій, необхідних для підвищення ефективності кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті.

На основі аналізу сучасних науково-правових досліджень окреслені тенденції розвитку, проблемні аспекти та шляхи вдосконалення наукового забезпечення кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті. На сьогодні в Україні відсутній комплексний доктринальний підхід до розгляду відповідної проблематики, а також немає дієвого зв'язку між наукою та практикою. Це викликає необхідність ввести постійний моніторинг наукових досліджень з питань юридичної відповідальності за адміністративні проступки на автомобільному транспорті і запровадити механізм інформування уповноважених суб'єктів адміністративної юрисдикції про перспективні наукові розробки з питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті. У роботі обґрунтовано необхідність державного стимулювання комплексної розробки питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті.

З метою формування чіткого наукового уявлення про природу та сутність кваліфікації адміністративного проступку проаналізовано її формально-логічний, когнітивний та юридичний (матеріально-правовий та процесуальний) аспекти. Авторська дефініція цього поняття сформульована на підставі систематизації визначальних ознак кваліфікації адміністративного проступку. Її можна розуміти як: здійснену уповноваженим суб'єктом правозастосовної діяльності юридичну оцінку фактичного посягання, в ході якої було зроблено та процесуально

закріплено висновок про наявність у скоєному всіх ознак складу конкретного адміністративного проступку.

Спираючись на сучасну філософську думку та розробки вітчизняних теоретиків права, можна сказати, що підставами кваліфікації адміністративного проступку виступає сукупність об'єктивних чинників, котрі безпосередньо визначають доцільність, легітимність, зміст і результати кваліфікації конкретного адміністративного проступку. Праця подає детальну характеристику фактичної, нормативно-правової та юрисдикційної підстав кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті і розкриває поняття передумов кваліфікації адміністративного проступку, як комплексу обставин, явищ і процесів (соціальних, технічних, юридичних та інших), які створюють сприятливі умови для здійснення кваліфікації адміністративних проступків уповноваженими суб'єктами адміністративної юрисдикції.

Під час ґрунтовного аналізу об'єктивних ознак складів адміністративних проступків на автомобільному транспорті підкреслюється важливість правильного визначення об'єкта таких проступків, оскільки саме основі об'єкта посягання фактична дія (бездіяльність) ідентифікується як делікт певного типу та робиться висновок про те, у рамках якого провадження його слід розглядати. Аналіз суб'єктивних ознак показав коло суб'єктів кваліфікації, що дозволило визначитися з її інструментами, алгоритмами і процесуальними формами. Виходячи з ключової ролі об'єкта посягання в структуризації чинного КУпАП, запропоновано переглянути на предмет відповідності цьому критерію зміст Глави 10 КУпАП "Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку".

На основі вивчення правозастосовної практики зроблено висновок про те, що значна кількість проблем при кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті обумовлена "прогалинами" в законодавчому описі їх об'єктивної сторони. З метою заповнення цих прогалин пропонується зменшити кількість бланкетних положень Розділу 10 КУпАП шляхом конкретизації в ньому об'єктивних ознак правопорушень. Висвітлюються недоліки змісту ст. 124 КУпАП,

яка передбачає відповідальність за адміністративні проступки, пов'язані з виникненням ДТП. Запропоновано доповнити цю статтю положенням про відповідальність за правопорушення, які потягли за собою заподіяння потерпілому легких тілесних ушкоджень.

Існує значна кількість проблем у встановленні суб'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті. Найбільша кількість помилок при кваліфікації спостерігається у процесі з'ясування суб'єктів, відповідальних за порушення правил утримання автомобільних доріг і вулиць у населених пунктах, а також суб'єктів відповідальності за створення небезпечних умов руху або ДТП через незадовільний стан "позабалансних" об'єктів комунального господарства. Саме тому доцільно розробляти методичні рекомендації щодо встановлення суб'єктів відповідальності за адміністративні проступки, передбачені ст.ст. 128-1, 139 та 140 КУпАП. Під час аналізу посадових повноважень інспекторів з паркування зроблено висновок про неможливість їх притягнення до відповідальності за прийняття готівкових коштів в оплату послуг паркування транспортних засобів. Відповідну норму пропонується вилучити з КУпАП.

Розглянуто практичні аспекти встановлення суб'єктивної сторони адміністративних проступків на автомобільному транспорті і встановлено, що переважна більшість таких проступків мають формальні склади і не передбачають обов'язкового настання суспільно-небезпечних наслідків. З огляду на це, встановлення їх суб'єктивної сторони (зокрема вини) неможливо здійснити на основі положень чинного КУпАП, які визначають форми вини через ставлення порушника до суспільно-небезпечних наслідків скоєного. Доведено необхідність чіткого законодавчого визначення форм вини у проступках з формальними складами. В основу такого визначення запропоновано покласти ідею про те, що при кваліфікації проступків з формальними складами вина визначається на основі психічного ставлення порушника до своїх протиправних дій чи бездіяльності.

Під час вчинення адміністративних проступків на автомобільному транспорті вина має індивідуальний характер. У зв'язку з цим піддається критиці нинішня практика використання термінів "обоюдна вина", "обопільна вина",

“спільна вина” тощо в процесуальних документах, які закріплюють результати попередньої та остаточної кваліфікації, тому зазначені терміни є квазінауковими та небажаними для практичного вжитку.

Кваліфікація адміністративних проступків на автомобільному транспорті, зафіксованих в автоматичному режимі (фотозйомка, відеозапис) має свої особливості. Констатовано, що у ряді випадків практика відповідальності за такі проступки вступає у протиріччя з принципом презумпції невинуватості. Необхідне переосмислення презумпції невинуватості в адміністративно-деліктному праві, як абсолютного принципу, котрий не допускає винятків. Цей принцип не повинен поширюватися на адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі та в режимі фотозйомки (відеозапису). У роботі запропоновано комплекс законодавчих змін, спрямованих на вдосконалення правових засад відповідальності за адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі. В основу цих змін покладено ідею презюмування вини власників (співвласників) транспортних засобів за умови максимального гарантування їх процесуальних прав, зокрема, права на участь у розгляді справи, права на подання доказів і пояснень, права на справедливе правосуддя та інших.

У рамках вивчення юрисдикційної практики на автомобільному транспорті висвітлено проблемні аспекти кваліфікації адміністративних проступків, вчинюваних у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Сформульовано практичні рекомендації по встановленню об'єктивних і суб'єктивних ознак складів таких проступків. Констатовано невизначеність процедури огляду пішоходів на стан алкогольного або іншого сп'яніння, що у багатьох випадках унеможливорює обґрунтовану кваліфікацію адміністративних проступків, передбачених ч. 3 ст. 127 КУпАП. Доведено необхідність її детального впорядкування на законодавчому та підзаконному рівнях. Підкреслено важливість формування у працівників патрульної поліції комплексу знань, вмінь і навичок, необхідних для правильної кваліфікації адміністративних проступків, вчинюваних у стані сп'яніння.

Розкрито особливості кваліфікації адміністративних проступків, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд або іншого майна. З'ясовано, що більшість помилок при кваліфікації таких проступків обумовлена недостатнім рівнем професійної підготовки суб'єктів адміністративної юрисдикції, що проявляється у формальному підході до зібрання та вивчення доказів, неправильному складанні процесуальних документів, ігноруванні вимог законодавства, хибному визначенні нормативних підстав кваліфікації. З огляду на це, актуальні питання кваліфікації відповідних проступків пропонується включити до планів з функціональної підготовки працівників патрульної поліції, а також висвітлити в нормативно-правових актах з питань розгляду справ про адміністративні правопорушення на автомобільному транспорті.

Ключові слова: автомобільний транспорт, транспортна безпека, адміністративний проступок, адміністративна відповідальність, кваліфікація адміністративного проступку.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Нефедова А. В. Визначальні ознаки кваліфікації адміністративних проступків. *Держава і право. Серія «Юридичні науки»*. 2018. № 82 С. 99-110.
2. Нефедова А. В. Адміністративно-правова кваліфікація та кваліфікація адміністративних проступків. *Часопис Київського університету права*. 2018. № 3. С. 129-134.
3. Нефедова А. В. Спеціальні ознаки суб'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті. *Актуальні проблеми держави і права*. 2019. № 82. С. 134-143.
4. Нефедова А. В. Об'єкт адміністративних проступків на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Право»*. 2019. № 55, т. 2. С. 49-54

5. Nefedova A. V. Subjects of administrative offenses on motor transport. *European Reforms Bulletin, Founded and edited by Centre for European Reforms Studies, a.s.b.l.* 2019. № 2. P. 31-35

6. Nefedova A. V. State Regulation for Development of Agricultural Sphere in Ukraine / Novikova N., Deshko L., Gurzhii A., Nazarova K., Gurzhii A. 34th IBIMA Conference : proceedings of the 34th IBIMA Conference (13-14 November 2019), Madrid, Spain (Scopus, Web of Science).

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

7. Нефедова А. В. Сутність, зміст і види поняття адміністративно-правової кваліфікації. *Науковий потенціал та перспективи розвитку юридичної науки* : тези доп. Між. наук. практ. конф., м. Запоріжжя, 17-18 вересня 2017 р. Запоріжжя : Запорізький національний університет, 2017. С. 68-71.

8. Нефедова А. В. Питання адміністративно-правової кваліфікації у вітчизняній науковій літературі. *Юридичні наукові дискусії як фактор сталого розвитку правової доктрини та законодавства* : тези доп. Між. наук. практ. конф., м. Київ, 13-14 квітня 2018 р. Київ : Центр правових наукових досліджень, 2018. С. 73-76.

9. Нефедова А. В. Правові форми реалізації державної політики безпеки дорожнього руху. *Інтерактивний розвиток громадянського суспільства у забезпеченні національної конкурентоспроможності* : тези доп. Між. дист. конф. / пер. з англ., м. Батумі (Грузія) 13-14 груд. 2018 р. Батумі, 2018. С. 320-321.

10. Нефедова А. В. Об'єкти адміністративних правопорушень на автомобільному транспорті. *Пріоритетні напрямки розвитку сучасної юридичної науки* : тези доп. Між. наук.-практ. конф. / пер. з англ., м. Харків, 20-21 вересня 2019 р. Харків, 2018. С. 46-48.

11. Нефедова А. В. Об'єкти адміністративних проступків на автомобільному транспорті. *Сучасні державотворення та правотворення: питання теорії та практики* : тези доп. Між. наук. практ. конф., м. Одеса, 13-14 грудня, 2019 р. Одеса : Причорноморська фундація права, 2019. С. 38-41.

12. Нефедова А.В. Об'єкт адміністративного правопорушення в кваліфікації та систематизації у вітчизняному адміністративному законодавстві на автомобільному транспорті. *Сучасна наука і практика* : тези доп. XV Між. наук. практ. конф. / пер. з англ., м. Варна (Болгарія). 4-5 травня 2020 р. Варна, 2020. С. 30-34.

SUMMARY

Nefedova A.V. Qualification of administrative offenses in the road transport. –The qualification scientific work published as manuscript.

Thesis for a Philosophy Doctor Degree in the Specialty 081 – Law. – Kyiv National University of Trade and Economics, Kyiv, 2020.

The primary focus of this dissertation is a set of theoretical provisions and practical recommendations to approach the specific issue of the legal science and practice concerned with qualifying more efficiently the administrative offenses in road transport.

The trends, challenges, and ways of improving the qualification of administrative offense in road transport are considered through a review of the scientific and legal up-to-date research. The lack of a comprehensive doctrinal approach to the subject area under exploration was revealed as well as the missing effective links between scientific and practical spheres. The dissertation substantiates the need for tracking the available studies related to legal liability for an administrative offense in road transport. The mechanism to share the advanced research findings on issues of the administrative offense qualification with the authorized entities within administrative jurisdiction is addressed. Drawn on current research, the thesis argues the utmost importance of the State support to elaborating various issues of the administrative offense qualification in road transport.

The formal logical, cognitive, and legal (substantive and procedural) aspects of administrative offense qualification were analyzed to form a clear scientific understanding of its nature and essence. As well, determinant attributes of the administrative offense qualification were defined as an organized list while its concept was formulated, which suggests approaching the administrative offense qualification as

a Law-driven evaluation of the actual delinquent act by an authorized law-enforcement entity, which resulted in a conclusion on the essential elements of the specific misdemeanor be in place, which is formally executed in terms of relevant procedure.

Drawing on cutting-edge philosophical thought and home legal theory studies, the administrative offense qualification is proved to be based on an entirety of objective factors, directly defining it in terms of relevance, legality, content, and results. Factual, regulatory, and jurisdictional reasons for the administrative offense qualification in road transport were specified in detail alongside the premises for the administrative offense qualification as a blend of circumstances, events, and activities (of the social, technical, legal, and other nature), which enable the administrative offense to be qualified by authorized entities within administrative jurisdiction.

A thorough analysis of objective and subjective attributes of administrative offenses in road transport was completed, and the importance of identifying accurately the object of an offense is highlighted. The latter is argued to be at the core of action (inaction) qualification as a tort of a particular type. Also, it accounts for the assigned proceeding framework and the circle of qualification subjects, as well as specific tools, algorithm, and procedure options. Chapter 10 of the current Code of Ukraine on Administrative Offenses entitled "Administrative offenses in road transport, infrastructure and communications" is suggested for an update to comply with a key role of the misdemeanor object in the current CUAO framework.

Based on the law enforcement practice investigation the conclusion was made that major challenges of the administrative offense qualification in road transport mainly owe to "gaps" in their objective side legislative assessment. To fill in these gaps, minimizing the blanket provisions of Section 10 of CUAO is substantiated to be done through the unbiased characterization of offenses. The drawbacks in the formulation of Article 124 of CUAO are emphasized as concerns liability for administrative offenses associated with road traffic accidents. It is proposed to supplement the article with a provision on liability for trivial injuries.

The difficulties in defining the subject of administrative offenses in road transport are addressed, the largest number of mistakes in the administrative offense qualification

occurring in finding out those responsible for poor maintenance of municipal roadways and streets as well as those liable for accidents caused by dangerous road conditions and poorly-maintained (or badly-designed) “off-balance” municipal facilities.

The thesis tests the idea of guidance, which should be worked out to enhance the qualification of parties held liable for administrative offenses covered by articles 128-1, 139, 140 of the Code of Ukraine on Administrative Offences. The analysis of the job functions and powers of parking inspectors led to the conclusion that holding them liable for accepting cash as payment for parking services is impossible, thus, prompting to lift this provision from the CUAO.

The dissertation examined the practical aspects of the mental elements assessment as regards the administrative offense in road transport. The vast majority of such offenses are known to have formal *corpus delicti* and normally do not act injurious to the public in general. Given this, the mental elements assessment (in particular, guilt) cannot draw on the current CUAO version, linking the criminal responsibility to the attitude of the offender to socially dangerous consequences of what was done. The need for a clear legislative definition of criminal liability for misconduct with formal *corpus delicti* was recognized, such definition being driven by the idea that the misdemeanors with formal *corpus delicti* should be qualified following the offender’s mental attitude to his misdoing or inactivity.

The individual nature of guilt in administrative offense occurrence in road transport is emphasized. In this connection, the terms of “dual guilt”, “mutual guilt”, “general guilt”, etc. currently used in the procedural documents to recognize results of previous and final qualification, are criticized. They are argued to be pseudoscientific and unacceptable in common usage.

The thesis investigates the specific features of qualification applied to automatically recorded administrative offenses (in photography, video recording mode), stating that the practice of holding responsible for these misdoings contradicts the principle of assumption of innocence. Thus, rethinking the concept of assumption of innocence in administrative and tort law is suggested, as an absolute principle that does not allow for exceptions. In particular, this principle should not apply to administrative

offenses recorded in automatic (photography and video recording) mode. One of the most important outputs of the study is a set of legislative amendments drafted to improve the legal basis for the qualification of administrative offenses recorded in automatic mode. The basic idea behind it is dealing with the assumption of innocence of owners (co-owners) of vehicles, which presumes ensuring their procedural rights, in particular, the right to participate in the proceedings, the right to present evidence and explanations, the right to fair justice and others.

Qualification of administrative offenses committed under the influence of alcohol, drugs, or other intoxicants that affect attention and rate of response were given special consideration in the study further to the jurisdictional practice insights. The guidance is formulated to handle with objective and subjective attributes of such offenses. The procedural uncertainty of pedestrians' check-up for alcohol or other intoxication was noted, which in many cases renders impossible the sound qualification of the administrative offenses, presumed by part 3 of article 127 of CUOA. The dissertation includes suggesting its thorough alignment on the legislative and regulatory level and training of Police Patrol Officers to improve their skills, abilities, and knowledge necessary for the correct qualification of administrative offenses committed in a state of intoxication.

The study prompts rethinking qualification of the administrative offenses, which result in damage to vehicles, cargo, roadways, streets, railroad crossings, road facilities, or other property. As the study shows, most mistakes in qualifying such offenses are due to the poor level of the administrative jurisdiction competence shown through a formalistic approach to gathering and examination of evidence, bad formulation of procedural documents, lawlessness, failure in regulatory substantiation of qualification. From this perspective, the thesis stresses the utmost importance for relevant issues of the administrative offense qualification to be put into the curriculum of the patrol police officers, as well as covered in the regulations to handle cases of administrative offenses in road transport.

Keywords: *road transport, transport safety, administrative misconduct, civil liability, qualification of the administrative offenses.*

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

БДР	безпека дорожнього руху
ВООЗ ООН	Всесвітня організація охорони здоров'я Організації Об'єднаних Націй
ДОПНВ	Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів
ДТП	дорожньо-транспортна пригода
КУпАП	Кодекс України про адміністративні правопорушення
КК України	Кримінальний кодекс України
КТЗ	колісні транспортні засоби
МВС України	Міністерство внутрішніх справ України
МОЗ України	Міністерство охорони здоров'я України
н.м.д.г.	неоподатковуваний мінімум доходів громадян
ПДР	Правила дорожнього руху
Укравтодор	Державне агентство автомобільних доріг України

ВСТУП

Стрімкий розвиток автомобільного транспорту, який супроводжується постійним зростанням щільності, динаміки та інтенсивності дорожньо-транспортних потоків, поряд із позитивним соціально-економічним ефектом, актуалізує ризики, пов'язані з використанням автотранспортних засобів як джерела підвищеної небезпеки. Тільки упродовж 2020 року на дорогах країни було зафіксовано 168,1 тис. дорожньо-транспортних пригод, унаслідок яких 3,5 тис. осіб загинули, 34677 – отримали травми різного ступеня тяжкості. І це лише офіційні дані, які не враховують латентних порушень та показників аварійності на тимчасово окупованих територіях України. Рівень смертності на автомобільному транспорті в Україні є одним із найвищих у Європі: наразі він становить близько 100 загиблих на 1 млн. жителів.

У даному контексті неабиякої гостроти набувають питання кваліфікації адміністративних проступків як важливого інструменту юрисдикційної діяльності, котрий визначає ефективність інституту адміністративної відповідальності в галузі автомобільного транспорту. Аналіз практичних аспектів відповідальності за адміністративні проступки на автомобільному транспорті змушує констатувати велику кількість помилок при кваліфікації, які обумовлюють прийняття хибних юрисдикційних рішень, стають предметом численних судових оскаржень, призводять до великих матеріальних втрат, знижують довіру населення до представників державної влади. Здебільшого витoki цих помилок криються в площинах нормативно-правового регулювання, методичного забезпечення та професійної підготовки. Вони обумовлені вадами галузевого законодавства, браком методичного забезпечення, недостатнім рівнем професійних знань, вмінь і навичок суб'єктів кваліфікації.

Окреслені проблеми тісно пов'язані між собою і мають системний характер, що зумовлює необхідність комплексного підходу до їх вирішення. В основу такого підходу покладено загальнотеоретичні напрацювання провідних українських вчених, таких як: В. Б. Авер'янов, А. І. Берлач, Ю. П. Битяк, І. П. Голосніченко,

Т. О. Гуржій, Є. В. Додін, Р. А. Калюжний, А. Т. Комзюк, М. В. Коваль, Т. О. Коломоєць, В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко, О. І. Остапенко, а також результати спеціальних правових досліджень Л. Ю. Веселової, Г. К. Голубевої, В. В. Гордєєва, Р. І. Денисова, В. В. Доненка, О. В. Дроздова, А. В. Гуржій, І. П. Катеринчука, Ю. С. Коллера, М. В. Лазаренка, О. А. Ніколаєва, О. Ю. Салманової, А. О. Собакаря, Л. І. Сопільника, М. М. Уздемира, Є. В. Цяби, О. К. Черновського, Х. П. Ярмакі, Р. В. Ярової та ін.

Разом із тим, переважна більшість вчених розглядають питання кваліфікації на рівні окремих видів правопорушень (порушення правил перевезення пасажирів, порушення правил керування транспортними засобами, порушення правил перевезення небезпечних вантажів, порушення правил дорожнього руху тощо). На рівні галузі автомобільного транспорту ці питання комплексно не досліджувалися.

Викладене свідчить про необхідність комплексного монографічного дослідження актуальних проблем кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Напрями дослідження корелюються з положеннями Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року (постанова Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 р. № 435) та Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481-р).

Дисертація підготовлена у рамках науково-дослідної роботи за темою «Міжнародне право в епоху глобалізації» (державний реєстраційний номер: 0115U006503), котра є елементом Плану роботи науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт Київського національного торговельно-економічного університету на 2019–2020 роки.

Мета та завдання дослідження. Мета дисертаційного дослідження полягає у вирішенні актуальних теоретичних і практичних проблем кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті.

Вказана мета обумовлює постановку таких завдань:

– охарактеризувати стан науково-правових досліджень з питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті, окреслити шляхи вдосконалення наукового забезпечення кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті;

– розкрити сутність, охарактеризувати ознаки та сформулювати визначення поняття “кваліфікація адміністративного проступку”;

– сформулювати концептуальний підхід до розуміння передумов і підстав кваліфікації адміністративних проступків, зокрема, адміністративних проступків на автомобільному транспорті;

– охарактеризувати об’єкт адміністративного проступку на автомобільному транспорті, розкрити його наукове і практичне значення;

– висвітлити актуальні проблеми визначення та встановлення об’єктивних ознак адміністративних проступків на автомобільному транспорті, окреслити шляхи їх вирішення;

– запропонувати комплекс заходів, спрямованих на зменшення кількості помилок при встановленні суб’єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті;

– розкрити особливості встановлення ознак суб’єктивної сторони при кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті;

– окреслити шляхи вдосконалення правових засад кваліфікації адміністративних проступків, зафіксованих в автоматичному режимі (режимі фотозйомки, режимі відеозапису);

– запропонувати кроки, спрямовані на забезпечення правильної кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті, вчинюваних у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції;

– виявити основні причини помилок при кваліфікації адміністративних проступків, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд або іншого майна, запропонувати шляхи їх усунення.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають з приводу вчинення адміністративних проступків на автомобільному транспорті руху.

Предмет дослідження становить кваліфікація адміністративних проступків на автомобільному транспорті.

Методи дослідження. Методологічну основу дослідження становить комплекс загальнонаукових і спеціальних методів наукового пізнання. *Діалектичний метод* забезпечив розгляд питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті в єдності їх правового, організаційного та психологічного змісту. *Метод абстрагування* дозволив сфокусувати увагу на вивченні найбільш значущих аспектів предмета дослідження. За допомогою *метода дедукції* на основі загальнофілософських уявлень про підстави та передумови об'єктивних явищ і процесів сформовано концепцію передумов і підстав кваліфікації адміністративних проступків (підрозділ 1.3). *Метод індукції* дав змогу проілюструвати системні вади вітчизняного адміністративно-деліктного законодавства на прикладі окремих недоліків правового регулювання відповідальності за адміністративні проступки на автомобільному транспорті (підрозділи 2.4, 3.1). *Метод аналізу* застосований при вивченні доктринальних положень, чинного законодавства, юрисдикційної практики, статистичних даних, результатів соціологічних заходів (підрозділи 1.1-1.3, 2.1-2.4, 3.1-3.3). *Метод синтезу* використаний у ході розробки авторських дефініцій, методичних рекомендацій та законодавчих пропозицій з питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті (підрозділи 1.2, 1.3, 2.2-2.4, 3.1-3.3). *Функціональний метод* покладено в основу визначення юрисдикційних підстав кваліфікації адміністративних проступків (підрозділ 1.3). У рамках *системного підходу* визначено шляхи оптимізації структури та змісту чинного КУпАП (підрозділ 2.1). У ході роботи над дисертацією використані спеціальні методи досліджень: *формально-логічний* – для побудови наукових дефініцій і класифікацій; *статистичний* – для з'ясування динаміки і поточного стану аварійності, смертності, травматизму та адміністративної деліктності на автомобільному транспорті; *соціологічний* – для вивчення думки суб'єктів

кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті; *логіко-юридичний* – для вироблення конкретних законодавчих пропозицій.

Емпіричною основою дослідження слугують: законодавчі та підзаконні акти з питань відповідальності за адміністративні проступки на автомобільному транспорті, акти галузевого законодавства; сучасні наукові дослідження (монографії, дисертації, статті тощо); матеріали правозастосовної практики; статистичні дані ВООЗ ООН, Державної служби статистики України, Національної поліції; результати анкетування 112 працівників патрульної поліції та 57 суддів; матеріали 425 справ про адміністративні проступки на автомобільному транспорті.

Наукова новизна одержаних результатів. Дисертація є першим в Україні комплексним монографічним дослідженням з питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті, у якому сформульовано ряд принципово нових положень, висновків і пропозицій, зокрема:

вперше:

- сформовано концептуальний підхід до визначення передумов і підстав кваліфікації адміністративних проступків;
- систематизовано підстави кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті;
- обґрунтовано необхідність включення до законодавчого опису об’єктивної сторони адміністративних проступків, пов’язаних з виникненням ДТП (ст. 124 КУпАП), такої ознаки, як “заподіяння легких тілесних ушкоджень іншим учасникам дорожнього руху”;
- запропоновано вилучити зі змісту КУпАП положення про відповідальність інспекторів з паркування за прийняття готівкових коштів в якості оплати послуг паркування транспортних засобів;

удосконалено:

- науковий підхід до вивчення питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті, які розглядаються комплексно, на галузевому рівні, у світлі тенденцій розвитку вітчизняного адміністративно-деліктного законодавства та сучасної юрисдикційної практики;

– доктринальне визначення поняття “кваліфікація адміністративного проступку”, під яким пропонується розуміти: “здійснену уповноваженим суб’єктом правозастосовної діяльності юридичну оцінку фактичного посягання, в ході якої було зроблено та процесуально закріплено висновок про наявність у скоєному всіх ознак складу конкретного адміністративного проступку”;

– нормативно-правові засади кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті (результати дослідження були використані при удосконаленні правових засад юридичної відповідальності за проступки на автомобільному транспорті, в частині запобігання корупційних проявів в діяльності патрульної поліції МВС України);

– окремі аспекти юрисдикційної діяльності на автомобільному транспорті, пов’язані з кваліфікацією адміністративних проступків (впроваджено ряд пропозицій, спрямованих на вдосконалення навчально-методичного забезпечення діяльності патрульної служби поліції);

дістали подальший розвиток:

– концепція законодавчого визначення форм вини при вчиненні адміністративних проступків з формальними складами;

– думка про недоцільність використання квазінаукових термінів “обоюдна вина”, “обопільна вина”, “спільна вина” в процесуальних документах (протоколи про вчинення адміністративних правопорушень, рішення і постанови суду), які закріплюють результати попередньої та остаточної кваліфікації;

– тенденція щодо криміналізації правопорушень на автомобільному транспорті, вчинюваних у стані сп’яніння;

– ідея систематизації нормативного матеріалу КУпАП: зокрема, пропонується перемістити низку положень Глави 10 КУпАП, які передбачають відповідальність за пошкодження майна, шкоду довкіллю та порушення громадського порядку, до Глав 6, 7 та 14 КУпАП, відповідно;

– думка про зменшення кількості бланкетних положень Розділу 10 КУпАП шляхом законодавчої конкретизації ознак адміністративних проступків на автомобільному транспорті.

Практичне значення одержаних результатів підтверджується тим, що викладені в дисертації висновки та пропозиції були використані:

- у нормотворчій діяльності – при вдосконаленні положень вітчизняного адміністративно-деліктного законодавства, а також законодавства України про дорожній рух та безпеку дорожніх перевезень (акт впровадження Комітету Верховної Ради України з питань антикорупційної політики від 12.06.2012р.);

- в правозастосуванні – для вдосконалення методичних засад кваліфікації порушень адміністративних проступків на автомобільному транспорті (акт впровадження Управління поліції охорони в Херсонській області від 6.10.2018р.);

- у навчальному процесі – при викладанні дисциплін “Адміністративне право”, “Адміністративний процес”, “Транспортне право, а також у науково-дослідній роботі студентів, курсантів, здобувачів (акт впровадження Донецького юридичного інституту МВС України від 3.06.2020р.);

у науково-дослідній сфері – під час виконання науково-дослідної роботи за темою «Міжнародне право в епоху глобалізації» (державний реєстраційний номер 0115U006503) (довідка про впровадження Київського національного торговельно-економічного університету від 11.06.2020 р. №1176/24).

Апробація результатів дисертації. Результати дослідження оприлюднені на міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях: Міжнародна науково-практична конференція «Науковий потенціал та перспективи розвитку юридичної науки» (17-18 вересня 2017 р., м. Запоріжжя); Міжнародна науково-практична конференція «Юридичні наукові дискусії як фактор сталого розвитку правової доктрини та законодавства» (13-14 квітня 2018 р., м. Київ); Міжнародна дистанційна конференція «Ітеративний розвиток громадського суспільства у забезпеченні національної конкурентоспроможності» (13-14 грудня 2018 р., м. Батумі (Грузія); Міжнародна науково-практична конференція «Громадянське суспільство в Україні: проблеми забезпечення правотворчої діяльності» (5-6 квітня 2019р., м. Харків); Міжнародна науково-практична конференція «Пріоритетні напрямки розвитку сучасної юридичної науки» (20-21 вересня 2019 р., м. Харків); Міжнародна науково-практична конференція «Сучасні державотворення та

правотворення»: питання теорії та практики» (13-14 грудня 2019 р., м. Одеса); XV Міжнародна науково-практична конференція «Сучасна наука і практика» (м. Варна, Болгарія. 4-5 травня 2020 р.).

Публікації. Основні положення та результати дисертації відображені в 12 наукових статтях (з них 4 – у вітчизняних фахових виданнях, 2 статті у наукових періодичних виданнях інших держав (у тому числі 1 стаття індексується у науковій базі даних Web of Science), а також у шести тезах доповідей на науково-практичних конференціях.

Структура дисертації. Дисертація складається зі вступу, 3 розділів, 10 підрозділів, висновків, додатків та списку використаних джерел. Повний обсяг дисертації становить 258 сторінок. Список використаних джерел складається з 204 найменувань та займає 24 сторінки. Додатки містяться на 16-ти сторінках.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ПИТАННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРОСТУПКІВ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

1.1. Кваліфікація адміністративних проступків на автомобільному транспорті як об'єкт науково-правових досліджень

Аналізуючи генезис наукових досліджень з питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті, можемо констатувати, що його відлік припадає на початок ХХІ століття, коли рівень дорожньо-транспортної аварійності, травматизму і смертності на вітчизняних дорогах набув катастрофічних масштабів, а сама Україна за цими невтішними показниками значно випередила більшість країн Європи [1]. Такий стан справ зумовив появу сталого наукового інтересу до питань безпеки дорожнього руху та автомобільного транспорту в цілому. Відповідні питання стали предметом широкого вивчення представниками технічних і гуманітарних наук, серед яких важливе місце належить вченим-адміністративістам. І це закономірно, адже ця галузь права врегульовує ключові, з точки зору забезпечення безпеки автомобільного транспорту, суспільні відносини. Саме адміністративна галузь закладає підвалини організації та правового регулювання автотранспортної системи, дорожнього господарства, пасажирських і вантажних перевезень, охорони навколишнього природного середовища. Здебільшого нормами саме галузі адміністративного права забезпечується системне здійснення профілактики, виявлення та припинення правопорушень, а також юридичної відповідальності за їх учинення, як основних засобів протидії деліктності на автомобільному транспорті.

У рамках відповідної проблематики особливу увагу науковців привернули питання кваліфікації окремих адміністративних проступків, як такі, що великою мірою визначають ефективність інституту адміністративної відповідальності у сфері безпеки автомобільного транспорту. Одними з перших таких дослідників

стали В. В. Доненко та В. К. Колпаков – автори монографії “Керування транспортом у стані сп’яніння: адміністративно-деліктні проблеми” (2003) [2]. Поряд із соціально-економічними, правовими та організаційними засадами відповідальності за правопорушення, передбачені ст. 130 КУпАП, вчені провели детальний аналіз їх юридичних складів, а також висвітлили широке коло проблем їх кваліфікації, у т. ч. пов’язаних із встановленням суб’єкта таких проступків, розмежуванням складів “суміжних” правопорушень, використанням технічних приладів для вимірювання концентрації алкоголю в крові водія, процесуальним закріпленням результатів попередньої та остаточної кваліфікації та ін.

Варто зазначити, що запропоновані авторами кроки в напрямку вирішення окреслених проблем лишаються доцільними і донині. Не втратила своєї актуальності пропозиція конкретизувати часові “рамки”, в межах яких керування транспортним засобом у стані сп’яніння вважається неодноразовим, тобто повторним або систематичним. Цілком нагальними в умовах сьогодення виглядають методичні рекомендації з попереднього огляду водіїв засобів на стан сп’яніння як важливого аспекту кваліфікації відповідних правопорушень. Безумовно, це свідчить про істотну практичну значущість доробку В. В. Доненка та В. К. Колпакова, який не втрачає своєї актуальності навіть по сплину багатьох років. Проте, з іншого боку, такий стан справ свідчить про відсутність зворотного зв’язку між наукою та практикою, внаслідок чого перспективні наукові напрацювання лишаються без запиту.

Проблема “ізолюваного” розвитку науки і практики у сфері забезпечення безпеки автомобільного транспорту, у т. ч. засобами адміністративної відповідальності, є не лише застарілою, але й симптоматичною. Тією або іншою мірою вона прослідковується на прикладі багатьох наукових досліджень, присвячених питанням відповідальності за адміністративні проступки на автомобільному транспорті. У цьому сенсі вельми наочною ілюстрацією може слугувати серія наукових праць професора Т. О. Гуржія, в яких отримали детальне висвітлення теоретичні, правові та організаційні аспекти кваліфікації порушень правил керування колісними транспортними засобами [3; 4; 5].

Т. О. Гуржій став першим вітчизняним науковцем, який вдався до розгляду питань кваліфікації адміністративних проступків не в контексті загальних проблем правового забезпечення транспортної безпеки, а у рамках окремого капітального дослідження. На основі досягнень вітчизняної юриспруденції, зарубіжного досвіду, аналізу законодавства, нормотворчої та правозастосовної практики автор виробив комплексний підхід до вирішення актуальних проблем кваліфікації порушень водіями механічних транспортних засобів правил керування. З цією метою науковець сформулював широке коло пропозицій для внесення змін до чинного КУпАП, до Правил дорожнього руху, наказів та інструкцій МВС України, спрямованих на забезпечення безпомилкової кваліфікації правопорушень на транспорті, а також для уникнення неузгодженості та дублювання норм законодавства про дорожній рух, для вдосконалення юридичної техніки їх викладення. Істотною практичною значущістю характеризуються методичні рекомендації із нагляду за дорожнім рухом, із виявлення та припинення правопорушень, оформлення матеріалів адміністративних справ, забезпечення доказової бази та складання відповідних процесуальних документів.

Коло причин та передумов помилок суб'єктів адміністративно-правової кваліфікації у юридичній оцінці порушень Правил дорожнього руху, що виокремив та сформулював Т. О. Гуржій, заслуговує на особливу увагу. Як показує сучасна практика, виділені автором чинники, такі як слабкий рівень професійної підготовки, недоліки адміністративно-деліктного законодавства, брак методик кваліфікації тощо, і нині знижують ефективність кваліфікації деліктів на автомобільному транспорті та юридичної відповідальності за їх учинення.

Варто зазначити, що поряд із прикладними аспектами відповідальності за адміністративні проступки на автомобільному транспорті в роботах Т. О. Гуржія здійснюється ґрунтовний розгляд теоретичних питань кваліфікації. Фактично, уперше в теорії адміністративного права було окреслено формально-логічні засади визначення адміністративно-правової кваліфікації, систематизовано її ознаки, різновиди та етапи здійснення, прослідковано її взаємозв'язок з іншими правовими явищами, встановлено її місце і роль у правозастосовному процесі. Про наукове

значення відповідних положень наочно свідчить той факт, що надалі вони лягли в основу великої кількості досліджень з питань кваліфікації адміністративних проступків, причому не тільки на транспорті, а й в інших сферах суспільних відносин.

Та все ж, як показав час, науковий доробок Т. О. Гуржія виявився затребуваним наукою набагато більше, ніж практикою. Попри свою практичну спрямованість та безперечну актуальність, висновки і рекомендації автора лишилися поза увагою вітчизняного законодавця, який ось вже який рік поспіль продовжує діяти за методом “проб і помилок”. Повторимось, така картина для вітчизняної юриспруденції є типовою. Відсутність дієвих механізмів координації, апробації та впровадження правових досліджень зумовлює вкрай неефективне використання багатого наукового потенціалу та суттєво гальмує розвиток правозастосовної практики.

Аналогічна доля спіткала серію наукових праць Г. К. Голубевої, в яких знайшли відображення актуальні проблеми кваліфікації порушень правил експлуатації автотранспортних засобів, таких як: керування транспортними засобами, переобладнаними з порушенням відповідних правил, нормативів і стандартів [6]; керування транспортними засобами з технічними несправностями гальмової системи або рульового управління [7]; керування транспортними засобами, які своєчасно не пройшли державного технічного огляду [8]; керування транспортними засобами, номери агрегатів яких не відповідають записам у реєстраційних документах [9; 10]; порушення правил користування державними номерними знаками [11] тощо.

Справедливо підкреслюючи негативний тиск зазначених порушень на загальний стан безпеки дорожнього руху (багато років поспіль вони входять до чільної п'ятірки найбільш небезпечних деліктів для життя учасників дорожнього руху деліктів), Г. К. Голубева констатувала велику кількість проблем, пов'язаних із їх кваліфікацією. Як засвідчили результати проведених соціологічних заходів, понад третина уповноважених суб'єктів кваліфікації відчують труднощі під час юридичної оцінки порушень правил експлуатації автотранспортних засобів.

Нерідко ці труднощі обертаються грубими помилками у застосуванні адміністративно-деліктних норм, численними скаргами громадян та, як наслідок, скасуванням постанов у відповідних адміністративних справах.

З огляду на це, Г. К. Голубева винесла на розгляд загалу широкий комплекс законодавчих пропозицій та організаційних заходів, спрямованих на підвищення ефективності кваліфікації порушень правил експлуатації автотранспортних засобів. Особливо у цьому зв'язку варто виділити пропозиції щодо посилення відповідальності за керування автопоїздами з несправним тягово-зчіпним механізмом, щодо лібералізації правил маршрутних перевезень пасажирів у межах населених пунктів, щодо оптимізації строків проходження транспортними засобами державного технічного огляду, щодо введення кваліфікуючої ознаки завідомості до диспозиції норми КУпАП, якою передбачена відповідальність за керування транспортними засобами з підробленим номерним знаком та ін. На наше переконання, попри численні законодавчі та організаційні зміни останніх років, ідеї Г. К. Голубевої є актуальними і нині. У разі практичного втілення вони здатні розв'язати великий масив проблем у сфері експлуатації дорожнього транспорту. Причому йдеться не тільки про проблеми кваліфікації адміністративних проступків, а й про загальні проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху. Це і проблеми правового регулювання відповідальності за порушення правил експлуатації транспортних засобів, і проблеми методики ведення нагляду за безпекою руху, і проблеми визначення об'єктивних критеріїв обчислення строків державного технічного огляду автомобілів, і багато інших.

Актуальність цих пропозицій – це не лише заслуга Г. К. Голубевої, якій вдалося зазирнути, так би мовити, “в перспективу” правового забезпечення безпеки автомобільного транспорту, але й результат слабкої взаємодії між наукою та практикою. Здебільшого суб'єкти нормотворення та правозастосування мають вельми поверхневе уявлення про наукові розробки з питань транспортної безпеки, у той час як більшість науковців провадять дослідження з власної ініціативи та на власний розсуд.

У цілому ситуацію, що склалася в сфері наукового забезпечення безпеки

автомобільного транспорту, досить ёмно охарактеризувала А. В. Гуржій, констатувавши, що “на жаль, далеко не завжди наукові здобутки з легкістю втілюються у життя. Часто-густо новаторські задуми реалізуються із значним відставанням (інколи – в десятки років) або не реалізуються зовсім, що свідчить про великий розрив між галузевою наукою й практикою” [12, с. 63]. Об’єктивність такого висновку підтверджується і досвідом самої авторки, яка розробила наукове підґрунтя для кваліфікації порушень правил перевезення небезпечних, великогабаритних і великовагових вантажів.

На підставі ретельного вивчення деліктологічної ситуації на автомобільному транспорті А. В. Гуржій окреслила тенденцію до постійного збільшення кількості адміністративних проступків у сфері перевезення небезпечних, великогабаритних та великовагових вантажів [13]. Вбачаючи головну причину такої динаміки помилок у кваліфікації адміністративних проступків, А. В. Гуржій запропонувала широкий перелік заходів, спрямованих на вдосконалення правових та організаційних підстав її здійснення. Зокрема, авторкою було систематизовано чинники негативного впливу на ефективність інституту адміністративної відповідальності в дорожньо-транспортній сфері, конкретизовано структуру провадження в справах про адміністративні проступки на автомобільному транспорті, визначено шляхи вдосконалення правового статусу його суб’єктів, розроблено комплекс нормотворчих, організаційних та інформаційних заходів, спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху та ефективності інституту адміністративної відповідальності [14; 15; 16].

Однак, на практиці ідеї А.В.Гуржій були реалізовані лише фрагментарно. У даному зв’язку варто виділити пропозицію щодо наділення працівників поліції правом складати адміністративні протоколи в справах про порушення правил перевезення великогабаритних і великовагових вантажів (ч. 1 ст. 132 КУпАП). Як це не парадоксально, але починаючи з 2008 року, коли чинний КУпАП було доповнено статтею 132-1, протоколи за цією статтею складаються працівниками поліції без достатніх на те повноважень. Свого часу законодавець просто “забув” унести відповідні зміни до ст. 255 КУпАП, яка визначає коло осіб, уповноважених

складати протоколи в адміністративних справах. Як наслідок, постанови у відповідних адміністративних справах часто оскаржуються, а результати кваліфікації, навіть цілком обґрунтованої, позбавляються юридичного значення. І хоча шляхи розв'язання цієї проблеми були окреслені А. В. Гуржій ще у 2012-2013 роках, наразі (станом на 1.01.2020) вона так і не отримала законодавчого вирішення [17, с. 10].

З точки зору забезпечення безпомилкової кваліфікації адміністративних правопорушень предметний інтерес становлять міркування А. В. Гуржій про необхідність відходу від суто бланкетного формулювання положень Особливої частини КУпАП та конкретизації в них ознак типових правопорушень на автомобільному транспорті [17, с. 107]. Вважаємо, що такий крок істотно сприятиме підвищенню оперативності й точності кваліфікації відповідних проступків, адже за нинішніх умов суб'єкти кваліфікації, поряд із положеннями КУпАП, змушені опрацьовувати велику кількість правил, норм і стандартів, відшукуючи потрібну норму в дуже об'ємному нормативному масиві.

На жаль, останні рішення законодавця не лише не сприяють безпомилковій кваліфікації, а навпаки – суттєво її ускладнюють. Так, наприклад, Законом України від 11.09.2019 № 54-ІХ “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю” статтю 132-1 КУпАП “Порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами” було “розділено” на дві окремі частини, які не тільки мають цілковито бланкетний характер, але й у багатьох моментах дублюють зміст одна одної [18]. Враховуючи, що кваліфікацію адміністративних проступків, передбачених частинами 1 та 2 ст. 132-1 КУпАП, здійснюють різні суб'єкти правозастосовної діяльності (відповідно, працівники поліції та посадові особи центрального органу виконавчої влади з питань безпеки на наземному транспорті), навряд чи можливо розраховувати на позитивний ефект нововведень.

У загальному ряду наукових досліджень, присвячених питанням кваліфікації

адміністративних проступків на автомобільному транспорті, особі місце посідає доробок Ю. С. Коллера. У своїх роботах автор здійснив системний аналіз матеріально-правових та процесуально-правових засад відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, піднісши відповідну проблематику на новий щабель узагальнення. На відміну від багатьох вітчизняних дослідників, які зосереджуються на проблемах відповідальності за окремі делікти, Ю. С. Коллер розглянув питання адміністративної відповідальності на значно більш загальному рівні – на рівні сфери безпеки дорожнього руху [19; 20; 21; 22].

Застосування такого підходу стало цілком адекватною відповіддю на об'єктивні запити практики. Попри те що особливості кваліфікації окремих правопорушень вимагають поглибленого аналізу, цілком очевидно, що велика кількість правових та організаційних проблем у цій сфері мають комплексний характер. Їх неможливо охопити рамками вузькоспрямованого дослідження. Так само їх неможливо вирішити шляхом розрізнених заходів, які не враховують їх причинності, взаємозумовленості та взаємозв'язків. Проблеми кваліфікації проступків переважно є лише віддзеркаленням загальних недоліків адміністративно-деліктного законодавства, таких як невизначеність форм вини у проступках з формальними складами, невизначеність поняття осудності як обов'язкової ознаки суб'єкта адміністративного проступку, відсутність чіткого підходу до обчислення строку, упродовж якого порушення вважається вчиненим повторно, та багатьох інших. Відтак, ключ до їх вирішення слід шукати на загальних теренах правового регулювання адміністративно-деліктних відносин.

Треба зазначити, що Ю. С. Коллер цілком успішно розв'язує це завдання. Визначальною рисою його наукових праць став багаторівневий аналіз питань відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Останні розглянуто як на рівні окремих проступків, так і на рівні функціонування інституту адміністративної відповідальності. У даному контексті неабиякий практичний інтерес становлять пропозиції автора щодо вдосконалення адміністративно-деліктного провадження, зокрема, тих його аспектів, які напряду пов'язані із здійсненням кваліфікації та юридичним закріпленням її результатів [23; 24]. І хоча

ці моменти не здійснюють безпосереднього впливу на фактичний зміст кваліфікації, тим не менш, саме вони визначають її обґрунтованість, правомірність та формальну визначеність. Значною мірою саме від них залежить “доля” розгляду конкретної адміністративної справи, а також її перегляду в порядку апеляційного або касаційного оскаржень.

Зважаючи на це, Ю. С. Коллер запропонував доповнити чинний КУпАП статтею 264-1 “Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди”, яка визначатиме коло суб’єктів відповідної процесуальної дії, підстави, зміст та процедуру її здійснення, способи її технічної і документальної фіксації [19, с. 201]. Назрілість такої новели особливо виразно проявляється на тлі величезної кількості помилок і неточностей, яких припускаються працівники поліції під час огляду місця ДТП. У кінцевому підсумку це призводить до скасування рішень у справах та, відповідно, – результатів кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті. У цьому зв’язку також на підтримку заслуговує думка про необхідність впровадження та конкретизації структури протоколу огляду місця ДТП як документа, котрий би забезпечував максимальну повноту вихідних даних, потрібних для правильної кваліфікації адміністративних проступків і злочинів, пов’язаних із спричиненням майнової шкоди, а також із заподіянням шкоди життю і здоров’ю учасників дорожнього руху [19, с. 202]. На наш погляд, реалізація викладених ідей Ю. С. Коллера не тільки сприятиме точності кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті, а й підвищить якість її процесуальної форми, сполучивши останній більшу міру повноти, структурної і змістовної визначеності.

Варто зазначити, що процесуальні аспекти кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті знайшли детальне висвітлення на сторінках праць О. В. Дроздова. У своїх роботах О. В. Дроздов розглядає питання кваліфікації крізь призму юрисдикційної діяльності суб’єктів нагляду за безпекою дорожнього руху. Аналізуючи практику такої діяльності, автор підкреслив важливість процесуального закріплення результатів кваліфікації як необхідної запоруки їх обґрунтованості та безспірності. При цьому кваліфікація розглядається

ним у розрізі основних стадій та етапів адміністративно-деліктного провадження, починаючи з порушення справи і закінчуючи винесенням постанови про накладення адміністративного стягнення.

Вважаємо такий підхід абсолютно виправданим. Адже попри те що кваліфікація адміністративного проступку являє собою цілісний аналітичний процес, спрямований на досягнення єдиного результату, на різних етапах адміністративно-деліктного провадження він характеризується певними особливостями. Без урахування цих особливостей аналіз практичних аспектів кваліфікації (у т. ч. кваліфікації проступків на автомобільному транспорті) не може претендувати на всебічність і повноту. А це, у свою чергу, не дозволяє побудувати чіткий алгоритм її здійснення.

Слід погодитись із автором у тому, що кваліфікація адміністративних проступків на автомобільному транспорті вимагає аналізу широкого кола матеріально-технічних обставин. Як наголошує О. В. Дроздов, такий аналіз на етапі вирішення справи ускладнюється тим, що чинним КУпАП не визначене коло питань, які підлягають обов'язковому з'ясуванню під час попереднього розслідування. Як наслідок, окремі обставини справи інколи лишаються поза увагою суб'єктів остаточної кваліфікації, що нерідко призводить до прийняття необґрунтованих юрисдикційних рішень. Власне кажучи, ця проблема має місце під час кваліфікації й багатьох інших адміністративних проступків. За загальним визнанням науковців і практиків, вона негативно відбивається на адміністративно-юрисдикційній діяльності в цілому. З огляду на це, О. В. Дроздов цілком доречно пропонує вирішити її на загальноінституційному рівні, шляхом доповнення чинного КУпАП окремою статтею, яка б закріплювала перелік обставин, що підлягають з'ясуванню під час адміністративного розслідування в справах про адміністративні проступки [25, с. 114].

Не менш цікавою видається пропозиція автора щодо адміністративної деліктизації порушень прав учасників дорожнього руху, вчинюваних суб'єктами адміністративної юрисдикції (читай – суб'єктами кваліфікації адміністративних проступків) [25]. Вважаємо, що запровадження адміністративної відповідальності

за неправомірне обмеження права на керування, користування та експлуатацію транспортними засобами не тільки підвищить якість юрисдикційної діяльності, а й сприятиме зменшенню кількості помилок при кваліфікації. Цілком очевидно, що негативні наслідки прийняття необґрунтованих рішень спонукатимуть уповноважених суб'єктів більш зважено та відповідально підходити до кваліфікації адміністративних проступків і застосування адміністративного примусу.

У цілому ідеї О. В. Дроздова слід визнати перспективними для практичної реалізації. Значною мірою вони ґрунтуються на позитивному зарубіжному досвіді, є апробованими практикою іноземних держав та корелюються з міжнародними тенденціями розвитку правового забезпечення безпеки автомобільного транспорту.

Серед широкого переліку науково-правових досліджень, повністю або частково присвячених питанням кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті, окремої уваги заслуговують праці М. В. Лазаренка. Визначальною рисою наукових робіт цього автора став комплексний розгляд правових і технічних аспектів фіксації правопорушень, зокрема, засобами автоматичного стеження за дорожнім рухом. Відмічаючи стрімке зростання ролі новітніх технологій в організації дорожнього руху та забезпеченні його безпеки, М. В. Лазаренко вбачає в них стратегічний ресурс протидії деліктності на автомобільному транспорті [26]. В умовах постійного зростання динаміки дорожньо-транспортних потоків тільки автоматизовані системи стеження здатні гарантувати максимальну щільність виявлення правопорушень, забезпечити точність їх фіксації, оперативність адміністративно-деліктного провадження та невідворотність адміністративної відповідальності. “Крім того, – зауважує автор, – впровадження автоматичного режиму під час регулювання дорожнього руху дозволяє якнайбільше уникнути контактів поліцейських з правопорушниками, майже повністю виключаючи людський чинник у роботі поліції” [27, с. 20].

З цим важко не погодитись. У міру збільшення кількості транспортних засобів та їх швидкісних характеристик дедалі більш обмеженими стають фізичні можливості людини у сфері контролю за дотриманням правил дорожнього руху. Людина фізично не спроможна контролювати всі ділянки дорожньо-вуличної

мережі та охопити увагою колосальну множину ситуацій, які в цій мережі виникають. В нинішніх реаліях дієвий, всеохопний контроль за дорожнім рухом можливий лише з використанням автоматизованих систем стеження, здатних вести безперервний моніторинг дорожнього руху, а також фіксувати будь-які відхилення від встановлених правил участі в ньому. Використання цих систем є необхідною умовою динамічного розвитку автомобільного транспорту при надійному забезпеченні його безпеки, у т. ч. безпеки від негативного впливу правопорушень. Такий висновок підтверджується досвідом провідних країн світу, де автоматизація нагляду за дорожнім рухом супроводжується істотним зменшенням показників дорожньо-транспортної деліктності [28].

Слідуючи цим тенденціям, Україна впродовж останнього десятиліття здійснила послідовні кроки, спрямовані на впровадження та розбудову автоматизованих систем нагляду за дорожнім рухом. Все більше вузлових об'єктів дорожньо-вуличної інфраструктури обладнуються пристроями безперервного спостереження, здатними ідентифікувати порушення правил дорожнього руху та передавати відповідну інформацію уповноваженим суб'єктам адміністративної юрисдикції. Позитивний ефект нововведень є очевидним. І працівники поліції, і водії транспортних засобів одностайно визнають автоматизовані системи нагляду за дорожнім рухом найбільш дієвим інструментом масового виявлення і кваліфікації правопорушень на автомобільному транспорті. Разом із тим, численні прогалини нормативно-правового регулювання не дозволяють використати цей інструмент на повну потужність.

Ефективне використання автоматизованих систем нагляду за дорожнім рухом потребує суттєвого вдосконалення чинного законодавства в частині визначення суб'єкта проступку, презюмування його вини, забезпечення права на участь в адміністративному провадженні та ряду інших. Виходячи з цієї необхідності, М. В. Лазаренко сформулював низку пропозицій, спрямованих на розвиток правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. Значна їх частина має безпосереднє відношення до кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті.

Це, зокрема, пропозиції, покликані забезпечити визначення належного суб'єкта адміністративної відповідальності за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, з'ясування його вини, уникнення помилок під час встановлення ознак об'єктивної сторони адміністративних проступків, вчинюваних водіями транспортних засобів тощо. І хоча далеко не всі ідеї автора характеризуються бездискусійністю (наочним прикладом може слугувати авторська концепція “тимчасової вини” і “квазівинності” власників транспортних засобів [29]), його безперечною заслугою стало привернення уваги до технічного аспекту кваліфікації, який з часом набуває дедалі більшої ваги.

На жаль, вимоги до обсягу дисертації не дають змогу детально висвітлити науковий доробок усіх без винятку авторів, які вдалися до розгляду проблем кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті. Зауважимо лише, що в роботах вітчизняних правників достатньо широке відображення знайшли, такі питання:

кваліфікація адміністративних проступків на автомобільному транспорті, вчинених спеціальними суб'єктами (О. А. Ніколаєв, Л. І. Сопільник, Р. В. Ярова) [30; 31; 32; 33];

кваліфікація порушень правил перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом в Україні (Є. В. Цыба) [34];

підвідомчість справ про адміністративні проступки на автомобільному транспорті (М. В. Ковалів, В. В. Серєда) [35];

особливості кваліфікації порушень правил дорожнього руху, вчинюваних повторно (І. Д. Пастух) [36];

характеристика складів адміністративних проступків на автомобільному транспорті (Н. Бортник, С. Єсімов, Р. І. Михайлов) [37; 38];

колізійність норм про адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері дорожнього руху (В. К. Колпаков, О. К. Черновський, В. В. Гордєєв) [39];

процесуальний аспект кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті (А. О. Собакарь, М. М. Уздемир, А. В. Лебедева, М. М. Стоцька) [40; 41];

кваліфікація та відповідальність за адміністративні проступки в системі адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху (Л. Ю. Веселова, І. П. Катеринчук, Х. П. Ярмачі) [42; 43; 44; 45].

Таким чином, можемо констатувати наявність сталого інтересу до питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті з боку вчених-адміністративістів. Однак при цьому загальний стан наукової “розробленості” відповідної проблематики важко визнати цілком задовільним.

По-перше, основна увага наукового загалу прикута до проблем кваліфікації окремих видів адміністративних проступків на автомобільному транспорті (порушення правил перевезення пасажирів, порушення правил керування транспортними засобами, порушення правил перевезення небезпечних вантажів, порушення правил дорожнього руху тощо). На рівні галузі автомобільного транспорту ці проблеми комплексно не розглядалися, попри їх численні та багатоманітні взаємозв’язки.

По-друге, як ми неодноразово зазначали, переважна більшість наявних досліджень не отримали застосування на практиці. Попри своє прикладне спрямування та безумовну практичну значущість, вони позбавлені уваги законодавця та суб’єктів, відповідальних за організацію та забезпечення безпеки автомобільного транспорту.

По-третє, впродовж останнього часу помітно зменшилась кількість наукових праць з питань адміністративної відповідальності за делікти на автомобільному транспорті. Починаючи з 2014 року, через глибоку соціально-політичну кризу, викликану подіями на Півдні та Сході країни, акцент наукового пошуку змістився в бік протистояння зовнішнім і внутрішнім загрозам гібридної війни. Проблематика безпеки дорожнього руху відійшла на другий план, хоча при цьому анітрохи не втратила своєї актуальності. До того ж у соціально-економічному вимірі (аварійність, травматизм, смертність) її тиск на суспільство цілком порівняний із втратами, що зазнає Україна під час Антитерористичної операції (Операції Об’єднаних сил).

По-четверте, у міру розвитку організаційно-правових засад забезпечення

транспортної безпеки актуальність раніше здійснених правових досліджень поступово знижується. І хоча багато з них і донині зберігають перспективи для реалізації, нагальною потребою сьогодення є здійснення комплексного дослідження кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті, заснованого на всебічному аналізі сучасної практики, останніх наукових досягненнях та передовому зарубіжному досвіді.

У світлі викладеного постає необхідність здійснення низки кроків, спрямованих на розвиток наукового забезпечення кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті, серед яких:

запровадження постійного моніторингу наукових досліджень з питань юридичної відповідальності за адміністративні проступки на автомобільному транспорті, у т. ч. з питань кваліфікації таких проступків;

створення дієвого механізму інформування уповноважених суб'єктів адміністративної юрисдикції (передусім відповідних органів і підрозділів МВС України та Державної служби України з безпеки на транспорті) про перспективні наукові розробки з питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті;

включення питань наукового забезпечення юрисдикційної діяльності на автомобільному транспорті до цільових програм галузевого розвитку;

включення теми “Правові та організаційні засади кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті” до тематики Пріоритетних напрямів наукового забезпечення діяльності органів внутрішніх справ України на період 2020-2024 роки;

стимулювання комплексної розробки питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті шляхом надання грантів, організації закордонних стажувань, державного фінансування науково-дослідних робіт тощо.

На наш погляд, запропоновані кроки дозволять піднести наукову розробку проблем кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті на якісно новий рівень, забезпечивши актуалізацію відповідних досліджень та системне впровадження їх результатів у нормотворчу і юрисдикційну практику.

1.2. Поняття та сутність кваліфікації адміністративних проступків

Важливою запорукою ефективного функціонування інституту адміністративної відповідальності є своєчасна та безпомилкова кваліфікація адміністративних проступків, котра гарантує невідворотність, співмірність та обґрунтованість реагування держави на порушення адміністративно-деліктного законодавства. З огляду на свою актуальність, проблематика кваліфікації адміністративних проступків дедалі частіше обговорюється в наукових і практичних колах. Її розгляду присвячена велика кількість галузевих досліджень, науково-практичних конференцій і методичних семінарів. Здавалося б, широка увага наукового загалу має зумовити повну визначеність у концептуальних питаннях про сутність кваліфікації адміністративного проступку, її співвідношення із суміжними явищами, формулювання відповідних дефініцій тощо. Проте нинішній стан справ свідчить про протилежне.

На сьогодні широке коло питань кваліфікації адміністративних проступків лишається невирішеним. Разом із тим, ні вітчизняне законодавство, ані теорія адміністративного права не пропонують єдиної, узгодженої дефініції цього поняття. І це суттєва проблема, адже наявність всебічно обґрунтованої дефініції служить запорукою ясності змісту того чи іншого поняття. Саме вона гарантує єдине розуміння предмета дискусії, однозначний підхід до тлумачення змісту юридичних норм, відсутність “різночитань” в нормотворенні та правозастосуванні [46, с. 129, 130].

Визначення понять, якими оперує право, – обов’язкова умова ефективності його норм [47, с. 31]. Цілком очевидним є той факт, що навіть найретельніше вивчення кваліфікації адміністративного проступку не може бути успішним за відсутності чіткого уявлення про її сутність, вираженого в універсальному науковому визначенні.

Одним із перших визначень поняття “кваліфікація адміністративного

проступку” в новітній історії вітчизняної адміністративно-правової науки є визначення, сформульоване І. Голосніченком, М. Стахурським та Н. Золотарьовою, згідно з яким під кваліфікацією пропонується розуміти “встановлення відповідності конкретного діяння ознакам складу адміністративного проступку, передбаченого Кодексом України про адміністративні правопорушення” [48, с. 27]. Теоретичну значущість даного визначення важко переоцінити. Воно ознаменувало появу сталого наукового інтересу до питань кваліфікації в адміністративному праві незалежної України, послужило відправною точкою численних наукових дискусій та нарешті лягло в основу практично всіх сучасних концепцій адміністративно-правової кваліфікації [46, с. 130].

Розглядаючи визначення “кваліфікації” крізь призму чинного законодавства, мусимо констатувати наявність у ньому окремих дискусійних моментів. Як неважко помітити, воно пов’язує кваліфікацію адміністративних проступків з використанням винятково одного нормативно-правового акту – КУпАП. Водночас, загальновідомим є той факт, що, на відміну від норм про відповідальність за злочини, акумульовані в єдиному кодифікованому акті (КК України), норми про відповідальність за конкретні адміністративні проступки розпорошені по декількох нормативно-правових актах [49, с. 217]. Окрім КУпАП, вони містяться в Митному кодексі України, Законі України “Про виконавче провадження”, Законі України “Про запобігання корупції”, Законі України “Про основні принципи та вимоги до органічного виробництва, обігу та маркування органічної продукції” та в інших [50; 51; 52; 53; 54]. Практично завжди для кваліфікації проступків уповноважений суб’єкт мусить звертатися до змісту КУпАП, який закріплює загальні ознаки адміністративних правопорушень (осудність, винність тощо). Проте очевидно й те, що на основі положень одного лише КУпАП всі адміністративні правопорушення кваліфікувати неможливо, оскільки в багатьох випадках специфічні ознаки таких проступків визначаються іншими актами законодавства. З нашої точки зору, ця обставина обов’язково має бути врахована при побудові дефініції поняття “кваліфікація адміністративного проступку” [46, с. 130].

Крім того, небезспірним моментом визначення І. Голосніченка,

М. Стахурського та Н. Золотарьової є теза про закріплення складів адміністративних проступків безпосередньо в КУпАП. За визнанням більшості вчених, склад адміністративного проступку – це суто теоретична конструкція, яка не закріплюється в адміністративно-деліктному законодавстві.* Вона слугує своєрідним науково-практичним шаблоном для зіставлення юридично значущих ознак фактичного діяння з ознаками адміністративних проступків, визначеними у законі [55, с. 36]. Відповідно, на сьогодні вести мову про нормативно-правове визначення складів адміністративних проступків вважаємо не зовсім доречним [46, с. 131].

Аналогічне зауваження може бути висловлене й у відношенні авторських дефініцій Д. П. Калаянова, В. К. Колпакова, О. І. Остапенка та В. В. Чернія, котрі розглядають кваліфікацію адміністративного проступку як “встановлення й процесуальне закріплення точної відповідності між ознаками вчиненого діяння (дій або бездіяльності) та ознаками складу правопорушення, передбаченого адміністративним законодавством” [56, с. 95; 57, с. 255; 58, с. 40; 59, с. 109]. Попри те, що наведене визначення охоплює низку важливих аспектів кваліфікації (зокрема, процесуальне закріплення її результатів), воно також ґрунтується на ідеї законодавчої визначеності складів адміністративних проступків, а отже, є вразливим для критики. Зважаючи на це, важко погодитись з авторами, які вважають його найбільш обґрунтованим з-поміж усіх наявних у вітчизняній адміністративно-правовій літературі [55, с. 44].

Вагомий внесок у розбудову наукових засад розуміння природи та сутності кваліфікації адміністративних проступків здійснив професор Т. О. Гуржій, який підніс дослідження цього явища на якісно новий рівень, розглянувши його в розрізі законів формальної логіки, пізнавальної діяльності людини, правового регулювання та правозастосовної практики. “Проблематика кваліфікації адміністративного проступку має складний науково-практичний характер, – пише

* У чинному КУпАП відповідний термін згадано лише один раз (у примітці до ст. 14-2), та й то в контексті характеристики режиму фотозйомки (відеозапису), як засобу фіксації обставин правопорушень на транспорті.

вчений, – її остаточне вирішення неможливе без формування логіко-філософського теоретичного базису і емпіричного підґрунтя, заснованого на матеріалах юрисдикційної діяльності...” [3, с. 26].

На підставі аналізу доктринальних підходів до розуміння кваліфікації адміністративного проступку Т. О. Гуржій акцентує, що переважна більшість авторських визначень нерозривно пов’язують її з позитивним результатом – констатацією ознак делікту в скоєному. При цьому наголошується на необхідності дослідження явища кваліфікації в усій множині його проявів, зокрема, й тих, які мали наслідком з’ясування відсутності ознак адміністративного проступку або ж наявності обставин, що унеможливають його визнання адміністративним деліктом, наприклад, у разі конкуренції норм кримінального та адміністративно-деліктного права [60, с. 218].

Такий висновок бачиться цілком закономірним, адже сприйняття кваліфікації лише як процесу, що завершується виявленням правопорушення та притягненням порушника до юридичної відповідальності, є до певної міри обмеженим. Як свідчить практика, у багатьох випадках юридична оцінка фактичного діяння має протилежні результати. Однак це аж ніяк не впливає на цілі, характер і послідовність логічних операцій, які відбуваються під час такої оцінки. Остання не втрачає свого значення і не перестає бути кваліфікацією, так само як і проведений аналіз лишається аналізом, незалежно від отриманих результатів [46, с. 131].

З урахуванням викладеного Т. О. Гуржій увів до наукового обігу узагальнене поняття “адміністративно-правова кваліфікація”, визначивши його як “оцінку суб’єктом розгляду справ про адміністративні проступки, діяння, що містить формальні ознаки адміністративного делікту, яка полягає у співвіднесенні такого діяння з належною нормою адміністративного права та в юридичному закріпленні відповідного висновку” [60, с. 218]. Як неважко помітити, наведене визначення не конкретизує суть висновку за результатами кваліфікації, а, отже, поширюється й на ті випадки, коли процес кваліфікації завершується висновком про відсутність ознак правопорушення в скоєному [46, с. 131]..

Разом із тим, ідея побудови універсального визначення кваліфікації, яке б охоплювало всі прояви цього багатогранного явища, має перспективи подальшого розвитку. Адже дефініція Т. О. Гуржія розкриває лише публічно-владний аспект кваліфікації, “омінаючи” випадки її здійснення пересічними громадянами та фаховими юристами, котрі не мають юрисдикційних повноважень. Між тим, і такого роду оціночна діяльність за своєю психологічною і юридичною природою являє собою кваліфікацію. До того ж, неофіційна кваліфікація інколи буває більш точною, ніж офіційна, яка теж не застрахована від помилок.

Зважаючи на це, вважаємо доцільним розширити логічний обсяг поняття *“адміністративно-правова кваліфікація”* та визначити його як: *“юридичну оцінку фактичного діяння на основі зіставлення його сутнісних ознак з ознаками адміністративного правопорушення, закріпленими в адміністративно-деліктному законодавстві”*. На наш погляд, саме за такого формулювання воно може вважатися видовим щодо всієї сукупності понять, пов’язаних із кваліфікацією, здійснюваною на основі норм адміністративно-деліктного права [46, с. 131].

Повертаючись до поняття кваліфікації адміністративного проступку, варто зазначити, що воно втілює не лише процес юридичної оцінки, але і її підсумковий результат. Остаточний висновок про наявність у скоєному ознак адміністративного проступку робиться тільки після завершення адміністративного розслідування та фіксується в постанові про притягнення порушника до адміністративної відповідальності. Лише в такому разі можна констатувати, що в даному випадку мала місце кваліфікація саме адміністративного, а не іншого правопорушення. Як уже зазначалося, таке розуміння кваліфікації адміністративного проступку *“червоною ниткою”* проходить крізь більшість сучасних досліджень [46, с. 131].

Приміром, А. І. Берлач визначає дане поняття як *“встановлення та процесуальне закріплення тотожності юридично значущих ознак посягання ознакам делікту, передбаченого адміністративним законодавством”* [61, с. 8]. З точки зору П. С. Гагая, кваліфікація адміністративного проступку – це оцінка суб’єктом адміністративно-правової кваліфікації юридичного факту, який містить формальні ознаки адміністративного делікту, що полягає у співвіднесенні такого

діяння з відповідною нормою законодавства про адміністративні правопорушення та у необхідному юридичному реагуванні, встановленому вищезазначеним законодавством [62, с. 100]. За визначенням Є. В. Кириленка, правова кваліфікація адміністративного правопорушення являє собою діяльність уповноважених суб'єктів з установлення та процесуального закріплення тотожності юридично значущих ознак діяння суб'єкта адміністративної відповідальності ознакам делікту, передбаченого адміністративним законодавством [63, с. 4].

Характеризуючи кваліфікацію адміністративних проступків, що посягають на право власності, І. О. Личенко дає поняття кваліфікації як посвідчувально-пізнавальної діяльності особи, в провадженні якої знаходиться справа про адміністративне правопорушення. Така діяльність пов'язана з аналізом вчинених обою протиправних дій або бездіяльності і їх ототожненням з ознаками юридичного проступку, визначеними законодавством [64, с. 91]. З аналогічних позицій виходять науковці Донецького юридичного інституту МВС України В. М. Бесчастний, О. М. Мердова, А. П. Сахно, А. В. Червінчук та інші, які вбачають у кваліфікації “засновану на нормативних приписах закону посвідчувальну та пізнавальну діяльність уповноваженого суб'єкта адміністративно-деліктного провадження, пов'язану з аналізом фактичних ознак діяння і їх ототожненням з ознаками складу правопорушення, що містяться в порушеній адміністративно-правовій нормі” [65, с. 74; 66, с. 121].

Представники Національної академії внутрішніх справ С. Ф. Константинов, С. Г. Братель, В. О. Басс та інші вважають кваліфікацію адміністративних правопорушень невід'ємною складовою правозастосовної діяльності компетентних органів (посадових осіб), котра полягає в порівнянні ознак діяння з ознаками, включеними законодавцем у конструкцію певного складу правопорушення. При цьому результатом такого порівняння проголошується правильна оцінка вчиненого діяння, тобто висновок про те, що діяння містить ознаки складу адміністративного правопорушення, передбаченого тією чи іншою нормою адміністративного права [67, с. 104].

У свою чергу, К. О. Чишко розглядає кваліфікацію адміністративних

проступків як діяльність спеціально уповноваженого органу (посадової особи) щодо пізнання (визначення) юридично значущих ознак діяння (правопорушення), їх аналіз, узагальнення та зіставлення з ознаками юридичного складу проступку, визначеного законодавством про адміністративні правопорушення [68, с. 156].

Попри очевидні відмінності наведених визначень, всі вони ґрунтуються на єдиному концептуальному підході, відповідно до якого кваліфікація адміністративного проступку має офіційний характер, здійснюється уповноваженими суб'єктами, передбачає юридичне закріплення зроблених висновків. Безумовно, в даному аспекті їх автори мають рацію. Адже без остаточного вирішення питання про наявність у фактичному посяганні ознак адміністративного проступку кваліфікація мислиться лише як оціночний, пізнавальний процес з невизначеним результатом. Цей процес є кваліфікацією, проте не обов'язково адміністративного проступку [46, с. 132].

Зазначені дефініції цікаві також і тим, що, попри концептуальну подібність, кожне з них втілює індивідуальний підхід до розуміння кваліфікації адміністративного проступку, акцентуючи увагу на її окремих аспектах: колі суб'єктів, послідовності логічних операцій, фактичних і нормативних підставах, юридичній формі абощо. У цілому вони дозволяють розглянути явище кваліфікації адміністративного проступку під різними кутами та, відповідно, збагатити загальне уявлення про його сутність. Але водночас їх обсяг викликає дискусію.

По-перше, деякі з них переобтяжені додатковими змістовними елементами, котрі, хоч мають важливе значення, але презюмуються і без згадки у визначенні. Це, зокрема, стосується вказівки на те, що під час кваліфікації відбувається пошук тотожності юридично значущих ознак посягання з ознаками делікту, передбаченого законодавством (хоча ознаки, які не мають юридичного значення, а ргіогі, не можуть бути тотожними нормативним положенням). Сюди ж можна віднести семантичні конструкції "правова кваліфікація адміністративного правопорушення", котра породжує риторичне питання про те, чи може кваліфікація правопорушення бути неправовою. Недоцільною видається також і окрема згадка про те, що кваліфікація адміністративного проступку здійснюється суб'єктом

адміністративно-правової кваліфікації [46, с. 132].

По-друге, у переважній більшості наведених визначень кваліфікація адміністративного проступку розглядається як процес зіставлення та пошуку тотожності між ознаками вчиненого діяння та нормативно-визначеними ознаками правопорушення. Такий підхід видається дещо однобічним. Він не передбачає комплексного аналізу правопорушення в сукупності його суб'єктивних та об'єктивних ознак, а акцентує лише на поведінковому аспекті скоєного – діянні [46, с. 132]. Слід погодитись з О. М. Стороженко, на думку якої, такий підхід може хибно орієнтувати уповноваженого суб'єкта на те, що для кваліфікації ознаки фактичного посягання слід “приміряти” винятково до ознак об'єктивної сторони адміністративного делікту [69, с. 276]. На наш погляд, в даному випадку слід вести мову не про діяння, а про посягання, яке має ознаки протиправності.

По-третє, окремі автори у своєму розумінні кваліфікації адміністративного проступку виходять далеко за рамки її реальних місця і ролі в механізмі адміністративної відповідальності. Зокрема, П. С. Гагай покладає на кваліфікацію адміністративного проступку функцію юридичного реагування на делікт, з чим категорично не можна погодитись. Головна мета кваліфікації – дати юридичну оцінку скоєному та з'ясувати питання про наявність або відсутність фактичних підстав для відповідальності особи. Реагування на делікт (притягнення порушника до відповідальності) відбувається вже після вирішення цього питання, на підставі завершеної кваліфікації. Воно ґрунтується на висновках кваліфікації, але при цьому не є її складником. Не впливає кваліфікація і на вибір конкретної форми юридичного реагування (міри відповідальності). Приймаючи рішення про застосування конкретного виду і розміру стягнення, уповноважений суб'єкт юрисдикційної діяльності не кваліфікує скоєне (адже його кваліфікація вже відбулася) а оцінює особистісні якості порушника з метою індивідуалізації його відповідальності [46, с. 132].

По-четверте, з контексту деяких визначень поняття “кваліфікація адміністративного проступку” випливає, що їх автори (зокрема І. О. Личенко, В. М. Бесчастний, О. М. Мердова, А. П. Сахно та інші) розглядають кваліфікацію

як пізнавальний, аналітичний процес (і тут з ними неможливо не погодитись), але при цьому єдиним предметом аналізу визнають фактичне посягання. Насправді ж, аналіз, як метод пізнання, що “вивчає предмет на основі розгляду його складових елементів, ознак, властивостей і відношень” [70, с. 115], застосовується і щодо фактичного посягання, зокрема, для виділення його юридично-значущих ознак, і щодо комплексу адміністративно-деліктних норм – з метою вибору конкретної норми, визначення нормативних ознак правопорушення тощо [46, с. 132]. Як підкреслює О. І. Остапенко: “Основною кваліфікації адміністративних правопорушень є логічний процес мислення, під час якого формується комплекс уявлень про фактичні обставини справи, про зміст порушення адміністративно-деліктної норми, а також про відносини між фактичними ознаками діяння і ознаками, що визначені в правовій нормі” [71, с. 94].

Таким чином, у ході кваліфікації аналізу піддаються як фактичні, так і нормативні її підстави. На наш погляд, цю обставину обов’язково слід враховувати при конструюванні авторських дефініцій кваліфікації адміністративного проступку [46, с. 132].

По-п’яте (передусім це стосується визначення К. О. Чишка), будучи проявом пізнавальної діяльності, іманентній тільки людині, кваліфікація не може здійснюватися певним органом чи іншою організаційною структурою. Кваліфікація адміністративно-проступку – це складний когнітивний процес, який протікає в людській свідомості. Він не мислиться без людини. Навіть у тих випадках, коли результати кваліфікації оформлені рішенням органу юрисдикції, наприклад, постановою суду, вона здійснюється конкретною посадовою особою. Така особа може діяти від імені певного органу, але безпосереднім суб’єктом кваліфікації виступає саме вона [46, с. 132].

По-шосте, ще одним дискусійним моментом дефініції К. О. Чишка вважаємо представлення кваліфікації у вигляді суворо детермінованої послідовності логічних операцій: визначення, аналіз, узагальнення та зіставлення [68, с. 156]. Зі свого боку зауважимо, що всі ці операції є формами пізнавальної діяльності, які тісно “переплітаються” між собою. Їх неможливо розташувати в певній

темпоральній послідовності, оскільки кожна з них має місце на всіх етапах кваліфікації. Зокрема, визначення ознак посягання неможливе без їх аналізу. Відповідний аналіз завжди передбачає їх зіставлення з нормами права. А зіставлення, у свою чергу, здійснюється комплексно, у т. ч. за допомогою узагальнення.

Безумовно, алгоритм здійснення кваліфікації – це дуже важливе наукове і практичне питання. Але предметний інтерес воно становить в аспекті загальної послідовності мислення (оцінка фактичних обставин, пошук та вибір належної норми тощо), а не послідовності окремих логічних операцій, які на практиці часто повторюються, міняють свій порядок або здійснюються синхронно [46, с. 132].

Аналогічне зауваження можна висловити щодо авторського визначення В. В. Середи, який пропонує розуміти під кваліфікацією адміністративного проступку “встановлення та оцінку тотожності діяння (дії або бездіяльності) ознакам проступку, передбаченого законодавством про адміністративні проступки” [72, с. 205]. Досить важко збагнути, в чому саме, на думку автора, полягає сенс оцінки тотожності діяння (*підкреслено мною. – А. Н.*) нормативно-визначеним ознакам адміністративного проступку, якщо така тотожність вже з’ясована. Але ще важче сприйняти тезу про те, що встановлення та оцінка певного явища можуть здійснюватися нарізно.

Цілком очевидно, що в даному випадку мають місце нерозривно пов’язані аспекти єдиного пізнавального процесу. Дослідження питань природи та організації людського мислення показує, що “процес одержання нових знань, їх генерування, осмислення та оцінка, пояснення та розуміння, завжди реалізуються лише на основі єдності та взаємодії...” [73, с. 257]. Фрагментарне бачення цих аспектів, стоїть на заваді формуванню цілісного концепту кваліфікації адміністративних проступків, як комплексного акту пізнавальної діяльності. Звісно, його можна застосовувати для деталізованого вивчення когнітивних процесів кваліфікації, але в жодному разі не слід покладати в основу дефініції відповідного поняття.

Вище нами вже зазначалося, що переважна більшість вітчизняних вчених

розглядають кваліфікацію адміністративних проступків як пізнавальний процес, результатом якого стало виявлення ознак правопорушення у фактичному діянні. Окремо було наголошено на обґрунтованості такого підходу. Саме такий підхід дозволяє вести мову про те, що в певному випадку мала місце саме кваліфікація адміністративного проступку, а не кваліфікація іншого правопорушення чи констатація відсутності ознак делікту. Тим не менш, наше дослідження було б неповним без аналізу альтернативних поглядів на сутність кваліфікації адміністративного проступку.

Один із таких поглядів висловлює А. В. Гуржій, на думку якої, кваліфікація адміністративних проступків – це: “встановлення відповідності ознак фактичного діяння ознакам складу правопорушення, передбаченого адміністративно-деліктним законодавством України” [74, с. 200]. Як неважко помітити, кваліфікація адміністративних проступків розглядається в ньому винятково як оціночно-пізнавальний процес, зі змісту якого випливає, що він може мати як офіційний, так і неофіційний характер.

Обидва вказані моменти видаються дискусійними. Адже кваліфікація, як юридичний феномен, – пише О.І.Остапенко, – завжди має двоєдину суть та завжди проявляється у нерозривному поєднанні двох процесів: а) порівняння ознак фактичного посягання та юридичної норми; б) юридичного висновку, закріпленого у процесуальних документах [75, с. 208-210]. Результати кваліфікації, як аналітичної діяльності людини, є визначеними та обов’язково фіксуються в документах постановках і рішеннях компетентних посадових осіб чи органів щодо адміністративної справи – резюмує В. К. Колпаков [76, с. 73].

Не пов’язує кваліфікацію адміністративного проступку з конкретним результатом і М. Ковалів, який дає таке визначення: “...кваліфікація адміністративних проступків – це встановлення ознак вчиненого діяння й зіставлення їх з ознаками того чи іншого складу правопорушення з метою визначення відповідності, збігу цих ознак і формулювання висновку про наявність або відсутність складу конкретного адміністративного правопорушення” [35, с. 171]. Поряд із вже згадуваними нами недоліками, властивими для деяких інших

авторських дефініцій, як-то: спроба розкрити сутність кваліфікації через аналіз фактичного діяння, без урахування суб'єктивних аспектів скоєного – визначення М. Коваліва містить й інші спірні положення. Перш за все, йому бракує чіткості формулювань, внаслідок чого “розмивається” уявлення про характер і зміст процесу кваліфікації адміністративного проступку. Зокрема, в ньому не вказано, до яких саме правопорушень (адміністративних, кримінальних, дисциплінарних абощо) “приміряються” ознаки фактичного посягання. Відповідно, невизначеним є відповідь на питання, про який саме різновид юридичної кваліфікації йде мова.

Недостатньо обгрунтованою видається теза про те, що під час кваліфікації ознаки фактичного посягання зіставляються з ознаками складу делікту, а не ознаками делікту як такого. Між тим, як цілком слушно підкреслює Г. К. Голубева, склад делікту – це лише засіб, за допомогою якого під час кваліфікації відбувається зіставлення факту і норми, встановлюється відповідність фактичних та юридичних ознак скоєного [8, с. 31, 32].

Крім того, із загальним змістом визначення М. Коваліва, яке не презюмує офіційного характеру кваліфікації, недостатньо добре корелюється така мета, як формулювання висновку про наявність або відсутність складу конкретного адміністративного правопорушення. Зі свого боку зауважимо, що формулювання відповідного висновку ставиться за мету, насамперед, під час офіційної кваліфікації. Водночас, неофіційна кваліфікація не передбачає обов'язкових документальних формулювань.

Завершуючи огляд наявних визначень поняття “кваліфікація адміністративних проступків”, маємо наголосити, що, попри низку суперечливих моментів, всі вони становлять неабиякий інтерес з огляду на постановку проблемних питань, розгортання наукової дискусії і, звичайно ж, розвитку загального уявлення про адміністративно-правову кваліфікацію та її окремі різновиди.

Тим не менш, потреба у всебічно обгрунтованій дефініції поняття “кваліфікація адміністративних проступків” об'єктивно існує. Адже настільки широке розмаїття наукових підходів вельми негативно позначається на формуванні

парадигми адміністративно-деліктного права та становленні його понятійно-категоріального апарату. Це зумовлює необхідність єдиного розуміння кваліфікації адміністративних проступків, яке б слугувало основою наукового консенсусу, охоплювало найсуттєвіші прояви цього явища, служило задоволенню потреб юрисдикційної практики [77, с. 100].

Як цілком слушно наголошує Т. О. Гуржій, сформувавши такий підхід та побудувати універсальне визначення кваліфікації адміністративного проступку можна лише на основі з'ясування його загальних (притаманних правовій кваліфікації в цілому) і спеціальних (обумовлених галузевою специфікою) сутнісних ознак [60, с. 219]. До таких ознак науковець відносить:

- втілення в оцінці фактичних обставин справи, котра полягає у співвіднесенні фактичного діяння з нормативно-визначеними ознаками правопорушення (ознаками проступку, передбаченого адміністративно-деліктним законодавством);

- здійснення кваліфікації спеціально уповноваженими суб'єктами (суб'єктами адміністративної юрисдикції) у рамках правозастосовної діяльності;

- обов'язкову констатацію наявності у скоєному нормативно визначених ознак адміністративного проступку, а також того, що за відповідне посягання не передбачено кримінальну відповідальність (розмежування адміністративних проступків та відмежування від злочинів);

- офіційне закріплення в процесуальних документах висновку про кваліфікацію скоєного за конкретною нормою (нормами) адміністративного права [3, с. 16].

Концептуально погоджуючись із таким баченням ознак кваліфікації адміністративного проступку, мусимо зауважити, що, на наш погляд, цей процес (а так само і його результат) безпосередньо не залежить від того, чи передбачено за аналогічне посягання кримінальну відповідальність. Відповідно до ч. 2 ст. 9 КУпАП, адміністративна відповідальність за правопорушення, передбачені цим Кодексом, настає, якщо ці порушення за своїм характером не тягнуть за собою відповідно до закону кримінальної відповідальності [50]. Як уявляється, дане

положення не виключає кваліфікацію правопорушення, як адміністративного, оскільки його ознаки визначаються адміністративно-деліктним законодавством. Той факт, що за аналогічне діяння законодавець встановив кримінальну відповідальність, означає лише одне – наявність колізії (або так званої міжгалузевої конкуренції), коли “один і той самий вид протиправної поведінки винного одночасно охоплюється нормами двох публічних галузей права, які хоч і передбачають різні форми державного реагування, однак за одне й те саме правопорушення одночасно застосовуватися не можуть” [78, с. 40]. У результаті такої колізії протиправне посягання кваліфікується і як адміністративний проступок, і як злочин, водночас реальна відповідальність за його вчинення настає на підставі кримінального закону [77, с. 102].

З точки зору В.В.Середа, визначальними ознаками кваліфікації адміністративного проступку є те, що вона: – являє собою оціночний процес, який втілюється у встановленні та оцінці тотожності діяння (дії або бездіяльності) ознакам проступку, передбаченого законодавством про адміністративні проступки; – протікає у рамках провадження в справі про адміністративне правопорушення; - здійснюється спеціально уповноваженими особами; – закріплюється в адміністративно-процесуальному документі – постанові у справі про адміністративне правопорушення. Будь-яку іншу кваліфікацію, яка не містить сукупності перерахованих ознак, цей вчений розглядає як неофіційну [72, с. 205].

У цілому цей перелік ознак кваліфікації адміністративного проступку є близьким до запропонованого Т. О. Гуржієм. Його головна відмінність полягає в конкретизації процесуального документа, яким закріплюються висновки кваліфікації. Зі свого боку зауважимо, що юридичне оформлення результатів кваліфікації здійснюється різними процесуальними документами, а не лише постановою у відповідній справі, як зазначає В. В. Середа. Одним із таких документів є протокол про адміністративне правопорушення, в якому, відповідно до чинного законодавства (ст. 256 КУпАП), обов’язково повинні бути зазначені суть адміністративного правопорушення та нормативний акт, який передбачає відповідальність за його вчинення [50]. Хоча результати кваліфікації, відображені

в протоколі про адміністративне правопорушення, не є остаточними, така кваліфікація має цілком офіційний характер та спричиняє конкретні юридичні наслідки (тобто і фактично, і юридично вона є кваліфікацією адміністративного проступку) [77, с. 103].

Більш деталізований і водночас дещо відмінний перелік ознак кваліфікації адміністративного проступку пропонує увазі загалу К. О. Чишко. З точки зору цього автора, кваліфікація адміністративного правопорушення має такі іманентні риси: по-перше, це логічно впорядкований розумовий, пізнавальний процес; по-друге, цей процес спрямовується на пізнання юридично значущих ознак адміністративного правопорушення чи проступку, які обумовлюють спричинення шкоди суспільству; по-третє, в ході цього процесу відбувається юридична оцінка правопорушення на предмет відповідності конкретній нормі адміністративно-деліктного законодавства; по-п'яте, суб'єктами кваліфікації можуть бути лише органи та посадові особи, уповноважені на це законом; по-шосте, підсумковий результат (висновок) кваліфікації втілюється в документальній формі (будь то квитанція про сплату штрафу чи постанова суду про адміністративний арешт); і, нарешті, по-сьоме, обов'язковим наслідком кваліфікації є накладення адміністративного стягнення, тобто застосування адміністративних санкцій щодо порушника [68, с. 154-155].

З викладеним можна погодитись лише частково. Справді, з точки зору психології і формальної логіки, кваліфікація адміністративного проступку являє собою пізнавальний процес, спрямований на з'ясування ознак фактичного діяння та їх співвіднесення з ознаками делікту, вказаними в законі. Безумовно, така кваліфікація має офіційний характер та здійснюється спеціально уповноваженими суб'єктами. Не підлягає сумніву і той факт, що результати кваліфікації адміністративного проступку знаходять обов'язкове відображення в процесуальних документах [77, с. 104]. Разом із тим, варто зазначити, що під час кваліфікації адміністративного проступку ознаки фактичного посягання зіставляються далеко не з однією нормою, як стверджує К. О. Чишко, а з цілою низкою положень адміністративно-деліктного законодавства. Адже наразі не існує

жодного адміністративного проступку, всі ознаки якого містилися б в одній єдиній нормі адміністративно-деліктного права. Для того щоб кваліфікувати адміністративний проступок, уповноважений суб'єкт юрисдикції мусить звертатися до широкого кола адміністративно-деліктних норм і законодавчих положень, зокрема, тих, які визначають загальні ознаки правопорушення (див., наприклад, ст. 10, 11, 12 КУпАП) [77, с. 104].

Також небезспірною видається ідея про те, що обов'язковим наслідком кваліфікації адміністративного проступку є накладення адміністративного стягнення. На практиці іноді трапляються випадки, коли висновки кваліфікації, зроблені на етапі порушення справи та відображені в адміністративному протоколі, надалі не знаходять свого підтвердження. Наслідком цього може бути або перекваліфікація посягання за іншого нормою (наприклад, кримінально-правовою), або ж закриття справи через відсутність у скоєному складу адміністративного проступку. За таких умов розгляд справи завершується без прийняття рішення про застосування адміністративно-деліктних санкцій. Але це не скасовує той факт, що при порушенні справи була здійснена кваліфікація адміністративного проступку, котра мала визначені юридичні, зокрема, процесуальні наслідки [77, с. 104].

Варто додати, що не тільки попередня, але й остаточна кваліфікація адміністративного проступку далеко не завжди "увінчується" накладенням адміністративних стягнень. Вітчизняне адміністративно-деліктне законодавство передбачає низку обставин, які виключають відповідальність особи за вчинення посягання, яке містить ознаки адміністративного проступку та, відповідно, кваліфікується як адміністративне правопорушення. До таких обставин належать крайня необхідність (ст. 18 КУпАП), необхідна оборона (ст. 19 КУпАП) та неосудність (ст. 20 КУпАП). Крім того, особа, яка вчинила адміністративний проступок може бути звільнена від адміністративної відповідальності з огляду на його малозначність або ж у зв'язку з передачею матеріалів на розгляд громадської організації чи трудового колективу для застосування відносно неї заходів громадського впливу (див.: ст., ст. 20 та 21 КУпАП). І, нарешті, ст. 124 КУпАП

допускає можливість звільнення особи від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, якщо учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про ДТП відповідно до Закону України “Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів” [50; 79].

Підкреслимо, що в усіх зазначених випадках має місце кваліфікація адміністративного проступку та процесуальне закріплення її результатів, проте адміністративне стягнення на порушника не накладається. Відповідно, застосування адміністративних санкцій не можна вважати її обов’язковою ознакою [77, с. 105].

Не знаходить практичного підтвердження висновок К. О. Чишка, що документальне закріплення результатів кваліфікації адміністративного проступку може здійснюватись у такому документі, як квитанція про сплату штрафу. Наочним прикладом може слугувати квитанція про сплату штрафу за порушення Правил дорожнього руху. Відповідно до п. 8.8 Постанови Правління Національного банку України від 29.12.2001 р. № 563 “Про затвердження Положення про порядок накладення адміністративних штрафів”, сплата адміністративних штрафів (зокрема штрафів за порушення ПДР) здійснюється через банківську установу, про що платник отримує відповідну квитанцію [80]. Електронна форма заповнення платіжного документу (квитанції) про сплату штрафу за порушення ПДР, розміщена на сайті Департаменту патрульної поліції МВС України, передбачає обов’язкове зазначення наступних реквізитів: П.І.Б. платника; серія, номер і дата винесення постанови про накладення адміністративного стягнення; сума штрафу; код платежу у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (*зразок квитанції за порушення про сплату штрафу за порушення ПДР наведений у додатку Б*) [81]. Як неважко помітити, жоден із цих реквізитів не містить інформації про те, за яким саме положенням адміністративно-деліктного законодавства було кваліфіковано правопорушення. У світлі цього, квитанція про сплату адміністративного штрафу виглядає не найкращою ілюстрацією ознаки документального закріплення

результатів кваліфікації [77, с. 106].

На підставі викладених міркувань та з урахуванням відповідних положень теорії адміністративно-деліктного права як визначальних ознак кваліфікації адміністративного проступку можемо визначити такі:

по-перше, це пізнавально-аналітична діяльність щодо з'ясування ознак фактичного посягання та їх співвіднесення з ознаками адміністративного проступку, зазначеними у законі. Ця діяльність передбачає пізнання юридичної суті вчиненого протиправного діяння та водночас формування кінцевого умовисновку про те, що воно є адміністративним проступком, який тягне за собою відповідальність на підставі конкретних положень адміністративно-деліктного законодавства;

по-друге, таке співвіднесення здійснюється за допомогою та на основі спеціальної логіко-юридичної конструкції – складу адміністративного проступку. Склад адміністративного проступку є абстрактною “моделлю” делікту в сукупності його об'єктивних і суб'єктивних ознак, яка дозволяє зіставити явища різного порядку (реальний життєвий вчинок та адміністративно-деліктну норму) та зробити висновок про їх змістовну тотожність;

по-третє, суб'єктом кваліфікації виступає особа, уповноважена здійснювати провадження в справах про адміністративні проступки (суб'єкт адміністративної юрисдикції). Чинне законодавство наділяє повноваженнями щодо розгляду та вирішення справ про адміністративні проступки понад 100 різних суб'єктів (у т.ч. виконками сільських, селищних, міських рад та їх посадових осіб, суди, органи Національної поліції, органи державних інспекцій та багатьох інших). На різних етапах розгляду підвідомчої їм справи, починаючи від складання протоколу і закінчуючи винесенням постанови про накладення адміністративного стягнення, вони дають офіційну оцінку адміністративно-деліктному посягання, а отже виступають суб'єктами його кваліфікації. Разом із тим, офіційну кваліфікацію адміністративного проступку можуть здійснювати прокурори та заступники прокурора, які у рамках нагляду за законністю адміністративно-деліктного провадження мають право брати участь у розгляді справи, давати висновки з

питань, що виникають під час її розгляду, вносити подання, оскаржувати процесуальні рішення, а також вчиняти інші дії, які передбачають юридичну оцінку фактичного посягання;

по-четверте, кваліфікація адміністративного проступку є невід'ємним елементом застосування адміністративно-деліктних норм. Кваліфікація має місце на всіх стадіях правозастосовного процесу. Вона слугує необхідною умовою порушення адміністративної справи та визначення її підвідомчості. Значною мірою вона обумовлює перебіг провадження, форму та зміст прийнятих рішень. І, нарешті, саме вона визначає результат адміністративно-деліктного провадження, тобто юридичні наслідки вчиненого посягання. Таким чином, кваліфікація адміністративного проступку втілює гносеологічний аспект правозастосування, пов'язаний з пізнанням та юридичною оцінкою фактів об'єктивної дійсності;

по-п'яте, кваліфікація адміністративного проступку передбачає обов'язкову констатацію наявності у фактичному посяганні всіх ознак складу адміністративного проступку, відповідальність за вчинення якого встановлена чинним законодавством. Результатом такої кваліфікації є висновок про вчинення особою адміністративного проступку. У всіх інших випадках матимуть місце інші види адміністративно-правової кваліфікації. Разом із тим, кваліфікація скоєного адміністративного проступку за певних обставин може не тягнути за собою накладення адміністративного стягнення та застосування заходів адміністративної відповідальності. Іншими словами, кваліфікація адміністративного проступку – це завжди визнання факту його вчинення, але не завжди – притягнення порушника до адміністративної відповідальності;

по-шосте, результати кваліфікації адміністративного проступку знаходять обов'язкове відображення в процесуальних документах. Офіційний характер кваліфікації адміністративного проступку обумовлює не лише її здійснення спеціально уповноваженими суб'єктами влади, а й документальне закріплення її проміжних і підсумкових результатів. Як правило, таке закріплення відбувається, в тих процесуальних документах, які результують ключові етапи адміністративно-деліктного провадження: адміністративному протоколі, постанові про накладення

адміністративного стягнення та деяких інших [77, с. 106-108].

Узагальнюючи перераховані ознаки, поняття “кваліфікація адміністративного проступку” доцільно визначити як: *здійснену уповноваженим суб’єктом правозастосовної діяльності юридичну оцінку фактичного посягання, під час якої було зроблено та процесуально закріплено висновок про наявність у скоєному складу конкретного адміністративного проступку.*

1.3. Передумови та підстави кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті

Грунтовний аналіз питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті неможливий без з’ясування передумов і підстав її здійснення. Кваліфікація адміністративних проступків є вельми складним когнітивним процесом, перебіг і результати якого залежать від великої кількості попередніх умов, починаючи від рівня професійної підготовки уповноважених суб’єктів і закінчуючи станом технічних засобів фіксації правопорушень. У даному аспекті роль передумов кваліфікації тим важливіша, що вони формують належне підґрунтя для правильної юридичної оцінки адміністративно-деліктних посягань у цілому. Тим самим вони визначають ефективність адміністративної відповідальності на галузевому та загально-соціальному рівнях.

У свою чергу, підстави кваліфікації адміністративних проступків слугують головним чинником її об’єктивізації. У кожному конкретному випадку вони активують процес кваліфікації, визначають його перебіг, детермінують його результати. Одночасно вони виступають первинним критерієм юридичної оцінки адміністративних проступків та відправною точкою адміністративно-деліктного провадження. Саме за наявності відповідних підстав осмислення певного вчинку людини переноситься з суто логічної площини в площину юридичну, набуваючи фахового, цілеспрямованого характеру. Саме на цих підставах робиться попередній висновок про наявність у діях (бездіяльності) особи ознак делікту, а отже, й про

доцільність порушення щодо неї адміністративної справи. Зрештою, ці ж такі підстави детермінують підсумковий результат кваліфікації, причому незалежно від його фактичного змісту.

Питання передумов і підстав кваліфікації адміністративного проступку тісно переплітаються з проблематикою законності, об'єктивності та обґрунтованості адміністративно-деліктного провадження. Їх важливість обумовлена нагальними потребами правозастосовної практики, ефективність якої напряду залежить від того, наскільки правильно і доцільно застосовується кожна адміністративно-деліктна норма [17, с. 48].

Попри всю свою значущість, питання передумов і підстав кваліфікації адміністративного проступку, на жаль, багато років поспіль лишаються поза увагою вітчизняних правників. Лише поодинокі дослідники звертаються до розгляду передумов кваліфікації, причому здебільшого їх висновки мають відверто дискусійний характер. Що ж до підстав кваліфікації адміністративних проступків, то на сьогодні дуже важко віднайти бодай одну наукову працю, присвячену їх розгляду.

У цьому контексті наочним прикладом внутрішньої суперечливості можуть слугувати міркування К. О. Чишка. З одного боку, цей вчений виділяє дві передумови кваліфікації адміністративного проступку: фактичну – вчинення дії (бездіяльності), що має зовнішні ознаки адміністративного делікту, та юридичну – наявність адміністративно-деліктної норми (норм), що передбачає відповідальність за вчинене посягання. З іншого ж боку, він наполягає на тому, що “при кваліфікації адміністративного правопорушення передумовою є дія чи бездіяльність, котра апріорі – адміністративне правопорушення (проступок)” [68, с. 157].

Дискусійність наведених положень є очевидною. Причому це стосується не тільки різної кількості передумов кваліфікації, виділених К. О. Чишком у двох різних тезах, а й авторського розуміння їх сутності. Перше, що звертає на себе увагу, це ототожнення передумов і підстав кваліфікації адміністративного проступку. У словниковій літературі поняття “передумови” визначається як: “попередні умови, які сприяли появі (розвитку) певного процесу або явища” [82, с.

909]. У свою чергу, під підставами прийнято розуміти “опорну частину чого-небудь, те головне, на чому ґрунтується щось, наприклад, певна ідея, положення або висновок” [82, с. 966].

У світлі цих положень, фактичне посягання та адміністративно-деліктна норма навряд чи можуть розглядатися як передумови кваліфікації адміністративного проступку. Фактичне посягання не створює попередніх сприятливих умов для кваліфікації, воно виступає її безпосередньою причиною та водночас фактичною основою, тобто підставою для її здійснення. Аналогічним чином, кореспондуюча адміністративно-деліктна норма – це не передумова кваліфікації адміністративного проступку, а її юридичний базис. Іншими словами, вона являє собою не попередню, а необхідну умову кваліфікації і служить підставою, на якій вибудовується юридична оцінка фактичного посягання.

Ще одним вразливим місцем наукового підходу, запропонованого К. О. Чишком, вважаємо недостатньо чіткий і не повною мірою послідовний опис взаємозв'язку між фактичним посяганням та кваліфікацією адміністративного проступку. Як неважко помітити, автор веде мову спочатку про “вчинення дії (бездіяльності), що має зовнішні ознаки адміністративного делікту”, а потім – про “дію чи бездіяльність, котра апріорі – адміністративне правопорушення (проступок)”.

У попередньому підрозділі нашої дисертації у всіх випадках, коли йдеться про кваліфікацію адміністративного проступку, слід мати на увазі кваліфікацію офіційну. Остання здійснюється уповноваженим суб'єктом адміністративної юрисдикції та знаходить юридичне закріплення в процесуальних документах у вигляді висновку про наявність у діях (бездіяльності) особи ознак складу певного правопорушення. Таким чином, про кваліфікацію адміністративного проступку можна говорити лише в тому разі, якщо факт такого проступку офіційно підтверджено. В іншому разі вести мову про кваліфікацію адміністративного проступку не зовсім коректно. Адже під час юридичної оцінки посягання може бути з'ясована відсутність у скоєному складу делікту або ж наявність у ньому складу іншого правопорушення (дисциплінарного проступку, злочину тощо).

Відповідно, за відсутності адміністративного проступку не існуватиме і його кваліфікації.

У світлі викладеного, твердження К. О. Чижка про те, що фактичною передумовою кваліфікації адміністративного проступку є вчинення дії (бездіяльності), яка має зовнішні ознаки адміністративного делікту, виглядає непереконливим. Підкреслимо, що в даному контексті мова повинна йти не про діяння, зовнішньо подібне на адміністративних проступок, а про адміністративний проступок як такий. З огляду на це, куди більш обґрунтованою видається друга теза автора (див. вище). Проте і вона підлягає деякому уточненню. Справа в тому, що висновок про те, що конкретне фактичне діяння являє собою адміністративний проступок, не може бути зроблений “апріорі”. Такий висновок – це завжди результат пізнавального процесу, в основі якого лежить вивчення фактів та який завжди має емпіричне підґрунтя. Він обов’язково ґрунтується на досвіді, а отже має апостеріорний (а не апріорний) характер.

Тим не менш, попри певну дискусійність висновків К. О. Чижка, їх слід визнати вагомим внеском у розвиток сучасної теорії адміністративної відповідальності. Як один із перших представників адміністративно-правової науки, які звернулися до аналізу передумов кваліфікації адміністративного проступку, К. О. Чижко дав імпульс для подальшого обговорення цього надзвичайно актуального питання. Роль такого обговорення важко переоцінити, адже, як відомо: “... завжди більше шансів на те, що єдино вірне рішення викристалізується в горнилі наукової полеміки, аніж на те, що воно народиться знічев’я” [83, с. 118, 119].

Кардинально інший підхід до розуміння передумов кваліфікації адміністративного проступку спостерігається в колективній праці О. В. Кузьменко, І. Д. Пастуха, М. В. Плугатира, М. В. Співак та Л. Є. Вільхової. Аналізуючи корупційні адміністративні делікти, названі вчені називають такі передумови кваліфікації: “1) всебічне, повне та об’єктивне встановлення всіх фактичних обставин справи (з’ясовується, чи мала місце протиправна дія; встановлюється наявність у діях порушника складу делікту і відповідність його адміністративно-

правовій нормі, що передбачає відповідальність за вчинені протиправні дії; з'ясовуються мотиви вчинення протиправних дій та винність особи, а також обставини, що впливають на характер і ступінь адміністративної відповідальності; вивчаються дані, що характеризують особистість порушника, характер і розмір заподіяної шкоди); 2) точне і достовірне встановлення юридичного значення всіх фактичних обставин вчинених протиправних дій і особистості порушника; 3) правильний вибір норми та з'ясування її змісту і значення” [84].

З нашої точки зору, запропоновані передумови кваліфікації навряд чи можна назвати беззаперечним. Цілком очевидно, що тут, власне, відсутні характеристики попередніх умов кваліфікації, а наявний опис основних логічних операцій, з яких вона складається. У такому разі розкривається сутність кваліфікації як логічного процесу, котрий охоплює моменти аналізу фактичних обставин справи, змісту адміністративно-деліктної норми (норм), а також зіставлення їх визначальних ознак. При цьому обґрунтовані сумніви викликає авторське бачення як змісту, так послідовності деяких логічних операцій, які мають місце під час кваліфікації адміністративних проступків.

По-перше, кваліфікація адміністративних проступків не передбачає з'ясування мотивів вчинення протиправних дій або бездіяльності. Як свідчить аналіз вітчизняного адміністративно-деліктного законодавства, зокрема, в частині регулювання питань відповідальності за адміністративні проступки на автомобільному транспорті, на сьогодні ознака мотиву не фігурує в законодавчому описі жодного адміністративного делікту. Не постаючи конструктивною ознакою складу адміністративних проступків, ця ознака не має кваліфікаційного значення, а отже, й не підлягає встановленню під час кваліфікації (детально про це питання – у підрозділі 2.3 цієї дисертації).

По-друге, індиферентними з точки зору кваліфікації видаються обставини, які впливають на характер і ступінь адміністративної відповідальності. Як відомо, головною метою юридичної кваліфікації є з'ясування наявності або відсутності у певному фактичному діянні складу правопорушення, передбаченого законодавством. Власне кажучи, констатацією такої наявності/відсутності

вичерпується місія кваліфікації та завершується її процес. Що ж стосується обставин, які впливають на характер і ступінь відповідальності порушника, то вони встановлюються не з метою кваліфікації делікту, а у рамках індивідуального підходу до накладення стягнення, тобто з метою індивідуалізації юридичної відповідальності. Встановлення таких обставин є важливою запорукою справедливості, співмірності та ефективності адміністративних стягнень. Безумовно, воно є обов'язковим елементом адміністративно-деліктного провадження, проте, не як складова кваліфікації, а як засіб пошуку максимально ефективного заходу впливу на правопорушника.

По-третє, визначаючи передумови кваліфікації через характеристику її ключових моментів, згадані вище автори не дотримуються чіткої послідовності у здійсненні свого опису. Зокрема, на підставі їх міркувань може сформуватися хибне враження про те, що встановлення особи порушника та розміру заподіяної шкоди відбувається після констатації наявності в скоєному складу делікту, а вибір належної адміністративно-деліктної норми передує з'ясуванню її змісту.

І, нарешті, найбільш дискусійним моментом запропонованого підходу є ототожнення передумов кваліфікації з етапами (процесами) її здійснення. Подібне уявлення могло б претендувати на істинність лише за умови розгляду кваліфікації не як логічного процесу, а виключно як результату – висновку закріпленого в офіційних юридичних документах. Дійсно, щодо такого результату, то передуючі йому логічні операції, хоч і з великою часткою умовності, але могли б розглядатися як “попередні умови”. Однак сучасна доктрина адміністративної відповідальності виходить з того, що кваліфікація адміністративних проступків являє собою нерозривну єдність двох аспектів: 1) логічного пізнання юридичної суті фактичного посягання; 2) кінцевого судження – офіційного висновку про наявність в діях або бездіяльності особи складу певного адміністративного правопорушення [4, с. 14, 15]. Відповідні логічні операції не мисляться у відриві від кінцевого результату. І вони, і їх результат розглядаються як інтегральні складники єдиного когнітивного процесу – кваліфікації адміністративного проступку.

Показово, що і самі автори сповідують цю ідею, визначаючи кваліфікацію

адміністративних проступків як: “оцінку юридичного факту, який містить формальні ознаки адміністративного делікту, яка полягає у співвіднесенні такого діяння з відповідною нормою законодавства про адміністративні правопорушення та у необхідному юридичному реагуванні, встановленому законодавством” [84]. Тож пояснити їх позицію специфікою бачення кваліфікації винятково як результату пізнавальної діяльності не вбачається можливим. Між тим, на тлі наведеного дискусійні моменти авторського концепту підстав кваліфікації стають ще більш очевидними. Адже ціла низка аспектів пізнавальної діяльності (оцінка юридичного факту, співвіднесення фактичного діяння з нормою законодавства тощо) розглядаються ними і як передумови, і як складові елементи кваліфікації адміністративного проступку, з чим неможливо погодитись.

Тому знову ж таки, віддаючи належне О. В. Кузьменко, І. Д. Пастуху, М. В. Плугатирю, М. В. Співак та Л. Є. Вільховій в частині спрямування дискусії про передумови кваліфікації адміністративного проступку, мусимо констатувати, що ця дискусія наразі далека від остаточного завершення та вимагає подальшого розвитку.

У даному контексті варто наголосити, що максимально чітке уявлення про передумови та підстави кваліфікації адміністративного проступку можна сформулювати тільки на основі суворого розмежування таких категорій, як: “передумови”, “підстави” і “кваліфікація проступку”. Загальнонаукові визначення цих категорій ми вже наводили у цьому та попередньому підрозділах дисертації, тож не будемо їх повторювати, а підкреслимо лише, що їх зміст дозволяє провести чітку межу між відповідними явищами.

Якщо кваліфікація являє собою акт пізнавальної діяльності, зміст якого полягає в зіставленні ознак фактичного посягання із законодавчим описом делікту, то її підставами є все те, на чому вона ґрунтується: те, що активує процес кваліфікації, те, що слугує об’єктом пізнання і зіставлення, те, що покладається в основу її результату. Простіше кажучи, це обставини (події, правила etc.), без яких кваліфікація конкретного правопорушення не може ні розпочатися, ні здійснюватись, ані втілитись у конкретному результаті.

Що ж стосується передумов, то вони не справляють прямого і безпосереднього впливу на конкретні явище або процес (в даному випадку – на кваліфікацію адміністративного проступку). Вони лише створюють належне підґрунтя для їх появи та здійснення. На відміну від підстав, які завжди конкретні, передумови здебільшого мають загальний характер. Їх вплив на кваліфікацію конкретного адміністративного проступку є опосередкованим – через вплив на ефективність виявлення правопорушень, професійний рівень суб'єкта кваліфікації, легітимність її здійснення, повноту доказової бази і т.п. При цьому передумови кваліфікації адміністративного проступку є вельми численними. Адже на такий складний логіко-юридичний процес, як кваліфікація делікту, опосередковано впливають найрізноманітніші чинники: технічні, професійні і, власне, юридичні. Натомість, коло підстав кваліфікації є достатньо вузьким. Власне кажучи, воно зводиться до тих чинників, без яких кваліфікація окремо взятого проступку неможлива, а саме: факту посягання, наявності кореспондуючої адміністративно-деліктної норми (норм) і, нарешті, наявності відповідних повноважень у суб'єкта кваліфікації.

Варто додати, що окремі представники кримінально-правової науки, яка в цілому набагато далі просунулась у дослідженні проблем кваліфікації правопорушень, вбачають відмінність між її передумовами та підставами у тому, що: “по-перше, підстави кваліфікації мають існувати на момент початку її процесу, а передумови – до її початку; по-друге, передумови кваліфікації створюються у ході процесуальної діяльності (збирання, перевірка та оцінка доказів) та виникають під час операцій з правовими нормами, а отже, значною мірою є формалізованими, натомість, операції з підставами кваліфікації здійснюються лише у ході процесу мислення...” [85, с. 40].

Зі свого боку зауважимо, що обом наведеним тезам бракує аргументації. Той факт, що підстави кваліфікації існують на момент її початку, не викликає жодних сумнівів. Вони дають імпульс кваліфікації, спонукають її здійснення та водночас слугують її емпіричним підґрунтям. Проте сказане буде справедливим і відносно низки передумов кваліфікації. У більшості своїй вони формуються до початку

кваліфікації та продовжують існувати після нього. Навіть якщо, подібно автору, розглядати передумови кваліфікації максимально вузько, як процес забезпечення доказової бази та вивчення обставин справи, то й тут стає очевидним, що вони протікають “паралельно” з процесами юридичної оцінки посягання, тобто кваліфікації як такої. Адже збір доказів, проведення перевірок та аналіз фактичних обставин події можуть відбуватися не інакше, як в ході кваліфікації. Разом із тим, передумови кваліфікації в такому розумінні взагалі дуже важко відокремити від процесів кваліфікації, оскільки остання теж охоплює моменти вивчення, аналізу та оцінки.

Небезспірною також виглядає ідея про суто абстрактний (неформалізований) характер кваліфікації. Як уже неодноразово наголошувалося вище, кваліфікація правопорушення являє собою не тільки аналітичний процес, але й результат такого процесу. Результати кваліфікації мають офіційний характер, закріплюються в процесуальних документах та, відповідно, характеризуються формальною визначеністю. Визначеність ця є не менш суворою і чіткою, ніж визначеність будь-яких процесуальних дій, здійснюваних під час розгляду юридичної справи.

Отже, спираючись на викладені міркування, підстави кваліфікації адміністративного проступку можна визначити як: *сукупність об'єктивних чинників, які безпосередньо визначають доцільність, легітимність, зміст і результати кваліфікації конкретного адміністративного проступку.* Передумовами кваліфікації адміністративного проступку слугує: *комплекс обставин, явищ і процесів (соціальних, технічних, юридичних та інших), які створюють сприятливі умови для здійснення кваліфікації адміністративних проступків уповноваженими суб'єктами адміністративної юрисдикції.*

Звертаючись до конкретних підстав кваліфікації адміністративного проступку, у т. ч. адміністративного проступку на автомобільному транспорті, зауважимо, що, з науково-практичної точки зору, доцільно виділити три таких підстави: фактичну, нормативно-правову та юрисдикційну.

Фактичною підставою кваліфікації адміністративного проступку є факт вчинення особою протиправних дій або бездіяльності, котрі посягають на

суспільні відносини, охоронювані санкціями адміністративно-деліктних норм. Вчинення фактичного посягання диктує необхідність його кваліфікації, наділяючи останню визначеною метою і практичним сенсом. Обставини, зміст і характер протиправного вчинку безпосередньо впливають на перебіг кваліфікації, визначають її результати. І, навпаки, безвідносно до фактичного посягання, кваліфікація адміністративного проступку позбавлена юридичного значення, має суто гіпотетичний характер та являє собою ніщо інше, як абстрактну оцінку змодельованої ситуації.

Ведучи мову про кваліфікацію адміністративних проступків на автомобільному транспорті, фактичною підставою для кваліфікації можемо визначити: вчинення протиправних дій (бездіяльності), які посягають на встановлений порядок функціонування та безпеку автомобільного транспорту і за які законом передбачена адміністративна відповідальність.

Нормативно-правова підстава кваліфікації адміністративного проступку охоплює сукупність положень законодавства, необхідних для здійснення його правильної юридичної оцінки. Безумовно, ключове значення для кваліфікації адміністративних проступків мають положення Кодексу України про адміністративні правопорушення. Це, насамперед, ті положення (статті, частини статей) Особливої частини КУпАП, які передбачають відповідальність за конкретні адміністративні проступки та, відповідно, містять опис їх визначальних ознак. Не менш важливими, з точки зору кваліфікації, є також положення Загальної частини КУпАП, в яких міститься характеристика ключових ознак адміністративного проступку і його складу, зокрема, його об'єкта, суб'єкта, форм вини тощо.

Крім того, як відомо, перелік актів про відповідальність за адміністративні правопорушення не вичерпується однойменним кодексом. До нього також входять Митний кодекс України, а також десятки галузевих законів, які, поряд із питаннями функціонування тієї чи іншої сфери суспільних відносин, врегульовують питання її захисту від протиправних посягань. Такими є Закон України “Про виконавче провадження”, Закон України “Про запобігання корупції” та інші.

Разом із цим слід пам'ятати, що значна частина положень Особливої частини

КУпАП має бланкетний характер. Встановлюючи відповідальність за порушення певних правил, вимог чи регламентів, вони не конкретизують суті таких порушень, а відсилають суб'єкта кваліфікації до кореспондуючих законів та підзаконних актів. Саме на їх основі формується точне уявлення про зміст порушуваних приписів і заборон, а отже – про об'єктивну сторону відповідних порушень. Без аналізу таких актів кваліфікація, а ргіогі, неможлива. Таким чином, у цілому ряді випадків вони являють собою важливу підставу кваліфікації адміністративних проступків.

З урахуванням викладених міркувань можемо констатувати, що нормативно-правову підставу кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті утворюють:

1) Кодекс України про адміністративні правопорушення, яким визначаються склади відповідних проступків (ст. 80, 81, 119, 121-136, 139-142, 152-1, 184-3, 185-9, 206-1 КУпАП та ін.) та загальні ознаки адміністративних правопорушень (ст. 9-16 КУпАП);

2) Закони та підзаконні нормативно-правові акти, якими визначаються правила організації, функціонування та безпеки автомобільного транспорту: Закон України “Про автомобільний транспорт”, Закон України “Про автомобільні дороги”, Закон України “Про перевезення небезпечних вантажів”, Закон України “Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні” (в частині паркування т/з, якими керують водії з інвалідністю), Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 “Про правила дорожнього руху”, Постанова Кабінету Міністрів України від 18 січня 2001 р. № 30 “Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами”, Постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 р. № 198 “Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони”, Постанова Кабінету Міністрів України від 04.08.2018 р. № 656 “Про затвердження деяких нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів” та інші.

3) міжнародні договори України з питань автомобільного транспорту, наприклад, Європейська угода про міжнародні нерегулярні перевезення пасажирів автобусами від 22.06.2001 р. (INTERBUS), Угода про маси та габарити транспортних засобів, що здійснюють міждержавні перевезення автомобільними дорогами від 4.06.1999 р., а також дво- і багатосторонні угоди України про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів.

Юрисдикційною підставою кваліфікації адміністративного проступку, у т.ч. на автомобільному транспорті, виступає наявність у її суб'єкта як загальних юрисдикційних повноважень, так і юридичних підстав на її здійснення в конкретному випадку. Ведучи мову про кваліфікацію адміністративного проступку, ми маємо на увазі кваліфікацію офіційну, тобто таку, що здійснюється уповноваженим суб'єктом влади та втілюється в офіційному владному рішенні. Безумовно, в такому розумінні, легітимність кваліфікації та законність її висновків значною мірою обумовлюються правовим статусом її суб'єкта. Відповідний суб'єкт повинен мати законні повноваження на складання адміністративного протоколу (попередня кваліфікація) та вирішення справи по суті (остаточна кваліфікація).

Крім того, важливим моментом кваліфікації є, так би мовити, “поточна” правомочність її суб'єкта. Суб'єкт кваліфікації повинен мати не тільки загальні повноваження щодо розгляду та вирішення адміністративних справ, але й законні підстави здійснювати її в даному конкретному випадку.

Особливо гостро це питання стоїть у сфері відповідальності за адміністративні проступки на автомобільному транспорті. На практиці трапляються непоодинокі випадки фіксації правопорушень та оформлення адміністративних протоколів працівниками патрульної служби поліції, які на момент вчинення процесуальних дій офіційно не перебували при виконанні службових обов'язків. Такі зловживання підривають авторитет влади, дискредитують інститут адміністративної відповідальності, а також тягнуть за собою скасування результатів кваліфікації, як такі, що були здобуті в незаконний спосіб. Викладене зумовлює необхідність проведення з особовим складом

підрозділів патрульної служби поліції широкої роз'яснювальної роботи з приводу неприпустимості виконання юрисдикційних функцій поза службою. Особливо увагу слід приділити значенню юрисдикційних підстав кваліфікації для визнання правомірності її здійснення та законності її результатів.

Торкаючись питання передумов кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті, слід зазначити, що воно має вельми широкий і багатоаспектний характер. У загальному сенсі воно охоплює всю сукупність попередніх умов, які детермінують об'єктивізацію, масштаби та результати кваліфікації даного виду адміністративних проступків. У такому розумінні передумовами кваліфікації виступають будь-які чинники, якими зумовлюються її здійснення та ефективність у вітчизняній юрисдикційній практиці. Умовно їх можна поділити на професійні, юридичні, технічні та інші.

До числа професійних передумов кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті можемо віднести чинники, які зумовлюють рівень професійних знань, вмінь і навичок її суб'єктів (працівників поліції, суддів, посадових осіб військової інспекції безпеки дорожнього руху та інших). Це, зокрема, і система професійного відбору, і система професійної підготовки, і система атестації кадрів, і інформаційно-роз'яснювальна робота, і багато інших. Вказані чинники істотно впливають на перебіг, якість та результати юрисдикційної діяльності. Переважно саме від них залежать виявлення адміністративних проступків, точність оціночних суджень, забезпечення доказової бази, правильність оформлення процесуальних документів та багато інших моментів, якими визначається ефективність кваліфікації.

Юридичними передумовами кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті слугують правові акти, які безпосередньо не впливають на юридичну оцінку відповідних правопорушень, але разом із тим визначають методичку, послідовність та прийоми її здійснення, а також регулюють питання процесуального закріплення її результатів. Такими, наприклад, є відомчі інструкції щодо складання адміністративних протоколів, оформлення матеріалів відповідних справ тощо.

Важливе місце серед передумов кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті посідають чинники технічного характеру. В умовах стрімкого збільшення автопарку країни, інтенсифікації транспортних потоків, прискорення динаміки дорожнього руху технічні засоби відіграють дедалі важливішу роль у виявленні, припиненні та кваліфікації правопорушень. Без використання технічних засобів кваліфікація значної частки правопорушень на автомобільному транспорті взагалі неможлива. Так, наприклад, кваліфікацію випадків керування транспортним засобом у стані сп'яніння (ст. 130 КУпАП) неможливо здійснити без технічних засобів вимірювання концентрації алкоголю в крові або у повітрі, що видихається людиною. Аналогічним чином без використання технічних засобів неможливо кваліфікувати випадки перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів (ст. 122 КУпАП). Крім того, в сучасній юрисдикційній практиці неможливо переоцінити значення автоматичних засобів стеження за дорожнім рухом, які, з одного боку, є засобом фіксації ряду правопорушень, а з іншого – важливим джерелом доказування у відповідних адміністративних справах. Помітну роль у кваліфікації відіграють засоби відеореєстрації: нагрудні камери працівників поліції, а також відеореєстратори як патрульних автомобілів, так і інших транспортних засобів, які беруть участь у дорожньому русі.

Перелік передумов кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті можна продовжувати й далі, адже її загальна ефективність обумовлюється багатьма іншими чинниками: економічними, соціальними, методичними etc. Однак, на нашу думку, їх вичерпний аналіз можливий тільки у рамках окремої капітальної праці, здатної охопити всю повноту відповідної проблематики. Наразі ж, з огляду на специфіку нашого дослідження, вважаємо за можливе обмежитись спробою концептуалізації підстав і передумов кваліфікації адміністративних проступків, визначенням їх співвідношення, типології, сутнісних ознак та їх ролі в кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті.

Висновки до розділу 1

Аналіз сучасних науково-правових досліджень свідчить про сталий інтерес до кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті. Об'єктом прискіпливої уваги вітчизняних правників стали питання: кваліфікації порушень правил керування та експлуатації колісних транспортних засобів; кваліфікації порушень правил вантажних і пасажирських перевезень; кваліфікації порушень правил дорожнього руху, вчинюваних у стані сп'яніння; кваліфікації правопорушень на автомобільному транспорті, вчинюваних спеціальними суб'єктами; кваліфікації порушень правил дорожнього руху, вчинюваних повторно; місця та ролі кваліфікації в застосуванні норм про відповідальність за порушення проти безпеки дорожнього руху; підвідомчості справ про адміністративні проступки на автомобільному транспорті; кваліфікації правопорушень, зафіксованих в автоматичному режимі та багато інших.

Нинішній стан наукового забезпечення кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті важко визнати задовільним. Основна маса спеціальних досліджень присвячена кваліфікації окремих правопорушень і не розглядають відповідну проблематику на загальногалузевому рівні. За відсутності зворотного зв'язку між наукою та практикою наукові дослідження проводяться безсистемно, а їх результати дуже мляво впроваджуються в практику.

З метою вирішення цих проблем доцільно: запровадити постійний моніторинг наукових досліджень з протидії деліктності на автомобільному транспорті; створити дієвий механізм інформування зацікавлених суб'єктів державної влади про перспективні наукові розробки у відповідній сфері; внести питання наукового забезпечення юрисдикційної діяльності на автомобільному транспорті до цільових програм галузевого розвитку; стимулювати комплексну розробку питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті.

Комплексне вирішення актуальних проблем кваліфікації адміністративних

проступків на автомобільному транспорті неможливе без розробки теоретичного підґрунтя, зокрема, без розв'язання питань про сутність кваліфікації, її визначальні ознаки, передумови і підстави здійснення. На основі критичного осмислення та узагальнення сучасних доктринальних положень зроблено висновок про те, що кваліфікація адміністративного проступку являє собою: здійснену уповноваженим суб'єктом правозастосовної діяльності юридичну оцінку фактичного посягання, в ході якої було зроблено та процесуально закріплено висновок про наявність у скоєному всіх ознак складу конкретного адміністративного проступку.

Передумовами кваліфікації адміністративного проступку слугує комплекс обставин, явищ і процесів (соціальних, технічних, юридичних та інших), які створюють сприятливі умови для здійснення кваліфікації адміністративних проступків уповноваженими суб'єктами адміністративної юрисдикції. У свою чергу, підставами кваліфікації слід вважати сукупність об'єктивних чинників, які безпосередньо визначають доцільність, легітимність, зміст і результати кваліфікації конкретного адміністративного проступку.

Фактичною підставою кваліфікації адміністративного проступку, у тому числі проступку на автомобільному транспорті, є факт вчинення особою протиправних дій або бездіяльності, котрі посягають на суспільні відносини, охоронювані санкціями адміністративно-деліктних норм. Нормативно-правову підставу кваліфікації адміністративного проступку становлять положення законодавства, необхідні для його правильної юридичної оцінки. І, нарешті, юрисдикційною підставою кваліфікації слугує наявність у її суб'єкта відповідних юрисдикційних повноважень та юридичних підстав здійснювати кваліфікацію в конкретному випадку.

РОЗДІЛ 2. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОСТУПКІВ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

2.1. Об'єкт адміністративних проступків на автомобільному транспорті

Важливим елементом структуризації законодавства України про адміністративну відповідальність та кваліфікації адміністративних проступків є визначення їх об'єкта [86, с. 173]. Саме об'єкт адміністративного проступку характеризує його антисоціальну спрямованість та суспільну небезпеку. Саме він обумовлює належність того чи іншого правопорушення до розряду адміністративних. У багатьох випадках саме він дозволяє відмежувати конкретний адміністративний проступок від інших, схожих правопорушень. І, зрештою, саме він є критерієм структурування КУпАП, як стрижневого акту адміністративно-деліктного законодавства [87, с. 49].

Як обов'язкова ознака складу адміністративного проступку, об'єкт посягання визначає спрямованість, перебіг і результати кваліфікації. На його основі фактичне діяння ідентифікується як делікт певного типу (кримінальний, адміністративний, цивільний абощо), робиться висновок про те, у рамках якого провадження його слід розглядати, окреслюється коло суб'єктів кваліфікації, визначаються її інструменти, алгоритм і процесуальні форми. Без встановлення об'єкта кваліфікація адміністративного проступку, а ргіогі, неможлива. Адже його відсутність або невизначеність не дозволяють розглядати людську поведінку, як суспільно небезпечну й таку, що тягне за собою юридичну, зокрема адміністративну, відповідальність.

Зважаючи на це, питання об'єкта адміністративного проступку традиційно привертають увагу широкого наукового загалу. Їх важливість для адміністративно-правової науки, нормотворчої і юрисдикційної практики констатують В. Б. Авер'янов, Ю. П. Битяк, В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко, С. Г. Стеценко та

багато інших відомих вчених. Визнають їх значущість і дослідники організаційно-правових аспектів відповідальності за проступки на транспорті: А. В. Гуржій, Д. Ю. Веселова, Г. К. Голубева, В. В. Доненко, О. В. Дроздов, Є. В. Цыба. Тим не менш, попри одноставне підкреслення ролі об'єкта адміністративного проступку, представники вітчизняної адміністративно-правової науки не демонструють єдиного погляду на його сутність, структуру, класифікацію та низку інших важливих аспектів [87, с. 49].

Як свідчить аналіз вітчизняної адміністративно-правової літератури, кількість дискусійних питань об'єкта адміністративного проступку завжди зростає в міру його конкретизації. Про склади яких би проступків не йшлося, найбільше розходжень у розумінні їх об'єкта виникають під час спроби окреслити (визначити) певну групу суспільних відносин або ж конкретні соціальні зв'язки, на які посягає певний делікт. Не стали винятком і адміністративні проступки на автомобільному транспорті. Якщо при визначенні загального об'єкта таких проступків мають місце хіба що термінологічні розбіжності, то з переходом на нижчі таксономічні рівні (родовий, видовий, одиничний) перед дослідником відкривається дедалі ширше дискусійне поле.

Аналіз об'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті варто почати з найвищого рівня узагальнення. Вітчизняна теорія адміністративного права постулює правило, згідно з яким будь-яке адміністративне правопорушення чинить деструктивний вплив не тільки на кореспондуючий соціальний зв'язок, а й на макросистему суспільних відносин. Звісно, вплив окремого адміністративного проступку на таку систему є практично непомітним. Однак у загальносуспільному масштабі адміністративні проступки, фактична кількість яких сягає майже астрономічних показників, безумовно, підривають стабільність усієї системи відносин, охоронюваних адміністративно-деліктним правом. Зважаючи на це, така система розглядається як *загальний об'єкт адміністративного проступку* [87, с. 49].

Даний підхід лежить в основі практично всіх сучасних досліджень з питань відповідальності за адміністративні проступки на автомобільному транспорті.

Цікаво, що при цьому їх автори далеко не однаковим чином визначають межі загального об'єкта таких проступків. Так, наприклад, Н. Бортник та С. Єсімов поширюють їх на “сукупність суспільних відносин, охорона яких забезпечена нормами КУпАП” [37, с. 42]. З точки зору Г. К. Голубевої, вони охоплюють “суспільні відносини, урегульовані нормами адміністративного законодавства, охоронювані адміністративними санкціями з метою забезпечення нормального функціонування порядку управління, захисту власності, прав і свобод громадян” [8, с. 34, 35]. У свою чергу, А. В. Гуржій розуміє під загальним об'єктом адміністративних проступків на автомобільному транспорті всю множину суспільних відносин, які охороняються адміністративними стягненнями [74, с. 88, 89].

Зауважимо, що, попри зовнішню подібність наведених тверджень, вони мають концептуально різну суть. Як неважко помітити, у першому з них (Н. Бортник, С. Єсімов) загальний об'єкт адміністративного проступку ототожнюється з порівняно вузьким колом суспільних відносин, які перебувають під охороною визначеного законодавчого акту – КУпАП. Друге твердження (Г. К. Голубева) теж звужує “рамки” загального об'єкта, але в даному випадку обмеження здійснене за критерієм правового регулювання, а не захисту. Відповідно, під загальним об'єктом адміністративного проступку пропонується розуміти тільки галузеві відносини, тобто відносини, регламентовані адміністративним правом та охоронювані його санкціями. І, нарешті, третій підхід (А. В. Гуржій) репрезентує широке бачення загального об'єкта адміністративних проступків як такого, що охоплює всі суспільні відносини незалежно від галузі правового регулювання, котрі перебувають під захистом адміністративних санкцій (знову ж таки незалежно від законодавчих джерел їх закріплення) [87, с. 50].

На наш погляд, найбільш обґрунтованим видається саме останній підхід. Адже, з одного боку, чинний КУпАП – це далеко не єдиний акт вітчизняного законодавства, який регулює питання адміністративної відповідальності та забезпечує охорону суспільних відносин від протиправних посягань, тому за жодних умов ані він, ані передбачені ним санкції не можуть визначати межі

загального об'єкта адміністративного проступку. З іншого – загальновідомо, що адміністративно-деліктні норми забезпечують охорону та захист суспільних відносин, регульованих багатьма різними галузями права, зокрема, адміністративного, цивільного, господарського, кримінально-процесуального, кримінально-виконавчого, транспортного, земельного тощо. Усі ці відносини потерпають від негативного впливу адміністративних проступків, а отже, в своїй сукупності служать їх загальним об'єктом [87, с. 50].

Разом із тим, визначення А. В. Гуржій може бути уточнене в термінологічній частині. Цілком очевидно, що загальним об'єктом адміністративних проступків є не просто суспільні відносини, а відносини, регламентовані правом (зрештою, за вчинення адміністративних проступків стягнення застосовуються не завжди), а усією сукупністю адміністративно-деліктних норм. Виходячи з викладеного, поняття “загальний об'єкт адміністративного проступку” можна визначити як *загальну сукупність правових відносин, охоронюваних нормами адміністративно-деліктного права.*

Безумовно, загальний об'єкт адміністративних проступків на автомобільному транспорті має важливе значення для їх правильної кваліфікації. Як цілком слушно підкреслює О. М. Стороженко, “часто-густо саме на основі ознак загального об'єкта уповноважений суб'єкт кваліфікації може зробити обґрунтований висновок про адміністративно-деліктний характер діяння, або навпаки – про його кримінально-правову, цивільно-правову, господарсько-правову і т.д. природу” [55, с. 113, 114]. Та все ж цього замало для того, щоб на основі об'єкта визначити конкретну адміністративно-деліктну норму, потрібну для застосування, розмежувати “споріднені” адміністративні проступки абощо.

Це зумовлює необхідність аналізу об'єкта адміністративного проступку, у т. ч. проступку на автомобільному транспорті, на різних рівнях його конкретизації. Зокрема, в межах загального об'єкта прийнято виділяти окремі групи суспільних відносин, які більш визначено й чітко характеризують антисуспільну спрямованість адміністративного проступку. Такі групи суспільних відносин іменуються “родовими об'єктами” [87, с. 50].

Як правило, у вітчизняному адміністративному праві родові об'єкти адміністративних проступків виділяють за двома основними критеріями: аксіологічним та галузевим. Першим (аксіологічним) критерієм є загально-соціальні цінності, навколо яких складаються суспільні відносини, охоронювані адміністративно-деліктним правом. За цим критерієм можна визначити такі родові об'єкти: суспільні відносини з приводу власності; суспільні відносини з приводу забезпечення громадського порядку; суспільні відносини з приводу здійснення народного волевиявлення etc.

Другим критерієм слугують галузь або сфера суспільного життя, де складаються відповідні суспільні відносини. За цим критерієм розрізняють такі родові об'єкти адміністративних проступків: суспільні відносини в промисловості; суспільні відносини в галузі торгівлі; суспільні відносини в галузі стандартизації; суспільні відносини у військовій сфері; суспільні відносини на транспорті і т.п.

Обидва зазначені критерії лягли в основу структурування Особливої частини КУпАП на окремі глави. У деяких главах цієї частини Кодексу акумульовані норми про відповідальність за адміністративні проступки, що посягають на певні суспільно-значущі цінності (передусім, це глави 6, 14, 15 та 15-А КУпАП). Врешті йдеться про відповідальність за проступки у визначеній галузі або сфері суспільного життя (на основі галузевого критерію сформовані глави 5, 7–13 КУпАП) [87, с. 50].

Практично всі дослідники визнають родовий об'єкт адміністративного проступку головним критерієм структуризації КУпАП та, зокрема, виділення в його структурі Глави 10 “Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку”. Логічним продовженням такого підходу мала б стати констатація того, що родовим об'єктом для всіх адміністративних проступків, передбачених цією главою КУпАП, є суспільні відносини в галузі транспорту і комунікацій. Проте, всупереч такій логіці, значна кількість науковців, ведучи мову про конкретні адміністративні проступки, включені до Глави 10 КУпАП, трактують їх родовий об'єкт значно вужче [87, с. 50].

Правопорушення, пов'язані з дорожнім рухом, законодавець систематизував

всередині Глави 10, пишуть Н. Бортник та С. Єсімов, але при цьому додають, що родовим об'єктом цих *злочинів* (збережено авторську редакцію. – *А.Н.*) виступає безпека дорожнього руху [37, с. 42]. Аналогічних поглядів дотримуються й деякі інші автори, визнаючи родовим об'єктом окремих галузевих проступків “безпеку дорожнього руху” (О. Ю. Салманова, Р. В. Ярова) [88, с. 150; 33, с. 76]; “суспільні відносини з приводу забезпечення безпеки дорожнього руху” (Є. В. Циба) [34, с. 95]; “суспільні відносини з приводу забезпечення безпеки дорожнього руху або безпосередньо саму безпеку дорожнього руху” (А. С. Собакарь) [19, с. 105]; “встановлений порядок суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху” (В. В. Доненко) [2, с. 55, 56]; “конкретні відносини, які підпадають під категорію “дорожній рух” (тобто мають певні родові ознаки) й охороняються адміністративно-правовими нормами, що передбачають відповідальність за протиправне посягання на них” (В. Горкава) [89, с. 193]; “передбачений стан захищеності життя, здоров'я людей, їх інтересів, а також інтересів інших осіб під час переміщення людей та вантажів механічними транспортними засобами, а також людей без транспортних засобів по дорогах” (Ю. С. Коллер) [90, с. 135].

Не вдаючись у термінологічні нюанси наведених визначень, зауважимо, що вони суперечать як позиції законодавця, так і вихідним засадам тих досліджень, у рамках яких вони були сформульовані. При цьому їх автори, як правило, не обтяжують себе детальною аргументацією. Водночас, поодинокі спроби обґрунтувати “прив'язку” родового об'єкта окремих порушень до сфери дорожнього руху є малопереконливими [87, с. 51].

Так, наприклад, В. В. Доненко пише: “Транспортний засіб – джерело підвищеної небезпеки, а керування таким джерелом становить потенційну небезпеку для дорожнього руху. Зважаючи на це, основним родовим об'єктом даного виду правопорушень (маються на увазі адміністративні проступки, передбачені статтею 130 КУпАП – *А.Н.*) маємо визнати встановлений порядок суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху” [2, с. 55, 56]. Зі свого боку зауважимо, що транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки для дорожнього руху, а не для суспільних відносин, які в ньому складаються. Реальну

суспільну небезпеку становить не транспортний засіб, а протиправна поведінка людини. Саме по собі керування транспортним засобом не є суспільно небезпечним актом, воно не посягає на суспільні відносини, а відтак, за жодних обставин не повинно слугувати критерієм визначення родового об'єкта адміністративних проступків.

Бракує послідовності й міркуванням О. Ю. Салманової, що “для характеристики родового об'єкта правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху необхідно визначити конкретні правовідносини, регульовані та охоронювані адміністративно-правовими нормами, які передбачають застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху. Аналіз цих норм свідчить, що вони <...> створюють умови безпечного дорожнього руху, тобто родовим об'єктом зазначених проступків є безпека дорожнього руху” [88, с. 150]. Як можна помітити, автор заздалегідь окреслила межі родового об'єкта певної групи проступків – сфера безпеки дорожнього руху, після чого на основі аналізу кожного з цих проступків повернулася до вихідної тези про те, що всі вони посягають на безпеку дорожнього руху. На наш погляд, будь-яка спроба визначити родовий об'єкт для певної групи правопорушень, не виходячи за її рамки та не співвідносячи її з групами вищого порядку, приречена на неуспіх. Адже в такий спосіб можна сформулювати скільки завгодно дрібних “родових” об'єктів, які до того ж часто перетинатимуться між собою.

Неможливо заперечити той факт, що будь-яке порушення Правил дорожнього руху загрожує його безпеці. Але очевидним є й те, що безпека дорожнього руху – це окрема складова безпеки транспорту, як соціально-технічного явища і системи суспільних відносин більш високого порядку. Відносини у сфері безпеки дорожнього руху формуються в рамках системи транспортних відносин. Вони співвідносяться між собою як підсистема і система, як вид і рід. Думається, що саме це співвідношення має бути покладене в основу уявлення про них як про об'єкти (відповідно, видовий і родовий) адміністративного проступку.

У світлі викладеного, цілком обґрунтованою виглядає позиція тих науковців

(А. В. Філіппов, А. В. Гуржій, Р. І. Михайлов), які окреслюють родовий об'єкт адміністративного проступку межами певної економічної галузі або відповідної за масштабами сфери суспільних відносин.

Треба сказати, що й ці науковці визначають родовий об'єкт адміністративних проступків на транспорті неоднаково. Зокрема, А. В. Філіппов вважає родовим об'єктом посягання для всіх адміністративних правопорушень, передбачених главою 10 КУпАП, нормальне та безпечне функціонування транспортної системи України [91, с. 27]. На думку А. В. Гуржій, таким об'єктом виступають суспільні відносини з приводу стабільного функціонування та безпеки транспорту [17, с. 84]. Водночас, Р. І. Михайлов поширює його на суспільні відносини в галузі транспорту, шляхового господарства і зв'язку [38, с. 115; 86, с. 173]. Усім наведеним визначенням властива концептуальна єдність у розумінні родового об'єкта адміністративного проступку як явища галузевого рівня.

Що ж стосується конкретного визначення родового об'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті, то з урахуванням позиції законодавця, відображеної у назві Глави 10 КУпАП “Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку”, найбільш точним слід визнати визначення, сформульоване Р. І. Михайловим.

На завершення аналізу родового об'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті варто зазначити, що, виходячи з індивідуального бачення його змісту та обсягу, окремі дослідники пропонують переглянути структуру Глави 10 та Особливої частини КУпАП. Деякі з них наполягають на виокремленні в самостійну главу КУпАП норм про відповідальність за адміністративні проступки у сфері дорожнього руху [19, с. 107]. Натомість, інші – вважають доцільним “розбити” Главу 10 КУпАП на декілька самостійних глав, які б регулювали питання відповідальності за: - адміністративні проступки на транспорті; - адміністративні проступки в галузі шляхового господарства; - адміністративні проступки у сфері комунікацій [17, с. 93, 94].

На наш погляд, і сама ідея фрагментації Глави 10 КУпАП, і пропоновані способи її втілення, мають вельми сумнівний характер. Причому сумніви викликає

як теоретична обґрунтованість такого кроку, так і його практична доцільність. Зокрема, виділення норм про відповідальність за адміністративні проступки у сфері дорожнього руху в самостійну главу КУпАП (наряду з Главою 10) зруйнує архітектуру Особливої частини КУпАП, в основу якої покладена структурна модель: “окрема глава КУпАП = охорона окремої галузі/сфери суспільних відносин”. У свою чергу, розподіл Глави 10 КУпАП на декілька “галузевих глав”, хоча й не суперечить цьому принципу, проте позбавлений практичного сенсу. Адже внаслідок такого розподілу переважна більшість положень Глави 10 КУпАП знову ж таки “перекочують” в главу про відповідальність за адміністративні проступки на транспорті. Єдиною помітною новелою стане поява в структурі Особливої частини КУпАП двох дрібних глав (по 2-3 статті кожна) про відповідальність за проступки в галузі дорожнього господарства та в сфері комунікацій [87, с. 51].

Чи можна вважати таке подрібнення бажаним і потрібним кроком? Переконаливу відповідь на це питання дають результати опитування суб'єктів адміністративної юрисдикції. Майже 95% опитаних суддів (всього опитано 57 осіб) та 90% працівників патрульної поліції (опитано 112 осіб) вважають, що такий крок ніяк не вплине на практику застосування адміністративно-деліктних норм (Додаток Е).

Переходячи до наступного (видового) рівня конкретизації об'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті, слід зазначити, що його аналіз має радше науково-теоретичне, аніж практичне значення. Власне кажучи, на сьогодні вітчизняна наука не сформувала чіткого критерію виділення видового об'єкта адміністративного проступку. Одну з небагатьох відомих спроб окреслити такий критерій здійснили В. К. Колпаков, О. К. Черновський та В. В. Гордєєв, на думку яких “саме наявність систематизованого законодавства у межах родового об'єкта (що свідчить про його відповідну самостійність і системність) має стати коректним критерієм для детермінації видового об'єкта адміністративного проступку” [39, с. 116]. Але цілком очевидно, що такий підхід не можна вважати універсальним. Він дозволяє визначити видові об'єкти лише для тих адміністративних проступків, які посягають на суспільні відносини,

врегульовані спеціалізованими комплексними нормативно-правовими актами (наприклад, Законом України “Про автомобільний транспорт”). Проте цей критерій не дає змоги встановити видовий об’єкт для порушень прямих заборон КУпАП, таких як: дрібне хуліганство, підроблення проїзних квитків, пошкодження таксофонів абощо [87, с. 51].

Визначень видового об’єкта адміністративного проступку в юридичній літературі **не бракує**, але здебільшого вони вкрай неінформативні. Практично всі вчені для побудови авторських дефініцій обмежуються констатацією того, що видовий об’єкт адміністративного проступку – це група однорідних суспільних відносин, виокремлена у рамках певного родового об’єкта та згрупована за певними ознаками [92, с. 19; 93, с. 63, 64; 94, с. 137]. При цьому, видові об’єкти конкретних адміністративних проступків визначаються авторами утилітарно, з урахуванням тієї чи іншої наукової мети. Як наслідок, у вітчизняній науково-правовій літературі можна зустріти чимало різних концептів видового об’єкта адміністративних проступків на транспорті. Їх специфіка залежить від того, на яку підсистему суспільних відносин спрямовано основну увагу автора [87, с. 51].

Оскільки значна частина галузевих досліджень присвячені питанням відповідальності за проступки у сфері безпеки дорожнього руху, то найчастіше саме в цій сфері відбувається пошук видового об’єкта. Деякі правники (В. К. Колпаков, О. К. Черновський, В. В. Гордеев, В. Горкава, Ю. С. Коллер, Р. В. Ярова) вважають видовим об’єктом усю сферу відносин безпеки дорожнього руху, а деякі (передусім ті, хто розглядає цю сферу як родовий об’єкт) – виділяють у ній видові групи суспільних відносин.

Наприклад, Є. В. Циба виокремлює в ній такий видовий об’єкт, як “суспільні відносини з приводу забезпечення безпеки дорожнього руху під час перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом” [34, с. 95]; Г. К. Голубева – “суспільні відносини з приводу безпеки пасажирів на автомобільному транспорті” [8, с. 138]; С. В. Петков – “встановлений порядок реєстрації та експлуатації транспортних засобів” [95, с. 181]; П. І. Пархоменко – “суспільні відносини, пов’язані з безпекою руху та експлуатацією різних видів транспортних засобів” [96,

с. 9]. У свою чергу, Н. Бортник та С. Єсімов розрізняють п'ять видових об'єктів адміністративних проступків у сфері безпеки дорожнього руху: встановлений порядок реєстрації транспортних засобів; встановлений порядок експлуатації транспортних засобів; встановлений порядок дорожнього руху; встановлений порядок проведення дорожніх робіт або вчинення інших дій у сфері регулювання дорожнього руху; встановлений порядок допуску водіїв до керування транспортними засобами [37, с. 43].

Чимало вітчизняних науковців, розглядаючи проблематику відповідальності за адміністративні проступки на транспорті, для визначення видового об'єкта таких проступків не обмежуються сферою дорожнього руху, а виходять на рівень окремих галузей транспорту або транспорту в цілому.

З точки зору Т. О. Гуржія, видовими об'єктами адміністративних проступків на транспорті є суспільні відносини, сформовані на різних видах транспорту (автомобільному, повітряному, водному, залізничному, трубопроводному) [97, с. 275]. Схожої позиції притримується Д. Г. Щербатюк, який включає до наведеного переліку видових об'єктів суспільні відносини у сфері зв'язку [98, с. 179]. А проте на думку О. В. Дроздова, основними видовими об'єктами проступків у сфері транспортної діяльності слугують: “суспільні відносини, які регулюють (збережено авторську редакцію. – А.Н.):

- порядок охорони і безпеки руху на транспорті;
- порядок реєстрації і безпеки експлуатації транспорту;
- громадський порядок і громадську безпеку на транспорті, порядок управління;
- право власності та майнові відносини на транспорті” [25, с. 48].

Вельми оригінальний підхід до розуміння видового об'єкта адміністративних проступків запропонували М. В. Удод та О. Г. Літус, на переконання яких такими об'єктами одночасно виступають “транспорт” і “дорожній рух” [99, с. 93]. Втім, цей підхід важко назвати коректним. По-перше, і транспорт, і дорожній рух – це матеріально-технічні системи. Об'єктами протиправних посягань виступають не вони, а суспільні відносини, які в них складаються. По-друге, це явища не

ізолювані, а тісно пов'язані. Причому дорожній рух втілює окремий (динамічний) аспект функціонування транспортної системи, а суспільні відносини у сфері дорожнього руху є окремим сектором транспортних відносин. Дана обставина не дозволяє розглядати відповідні групи суспільних відносин як відокремлені, однопорядкові об'єкти.

У цілому наявне розмаїття уявлень про сутність видового об'єкта адміністративних проступків варто розглядати під позитивним кутом. З одного боку, воно свідчить про сталий інтерес до відповідної проблематики, з іншого – є ознакою безперервного наукового пошуку. Вітчизняні правники не зв'язані чіткою позицією законодавця, тому створюють стільки класифікацій і дефініцій видових об'єктів адміністративного проступку, скільки того вимагають поставлені наукові цілі.

Ми не беремося визначати найбільш вдалу концепцію видового об'єкта, оскільки зміст більшості з них визначається контекстом спеціальних наукових досліджень. Зауважимо лише, що, попри неможливість логічного об'єднання різнорівневих класифікацій (зокрема, класифікації видових об'єктів за галузями транспорту та класифікації видових об'єктів за напрямом забезпечення безпеки дорожнього руху), усі вони можуть бути корисними для поглибленої систематизації нормативного матеріалу Глави 10 КУпАП. Адже на сьогодні в систематизації положень цієї Глави більш-менш прослідковується тільки галузевий критерій. Водночас, на нижчому рівні, тобто всередині нормативних блоків про відповідальність на різних видах транспорту, окремі статті (групи статей) КУпАП розташовані без чіткої логічної послідовності [87, с. 51]. Те саме можна сказати про внутрішню структуру деяких статей. Їх поділ на частини і пункти далеко не завжди піддається логічному обґрунтуванню. Безумовно, увесь цей нормативний масив треба впорядкувати у струнку нормативну систему, причому одразу на декількох рівнях: галузевому, підгалузевому, функціональному тощо. І саме тут у нагоді законодавцю мають стати основні доктринальні підходи до визначення і класифікації видових об'єктів адміністративного проступку.

Наступним і найвищим рівнем конкретизації об'єкта адміністративного

проступку є так званий безпосередній об'єкт. Як свідчить аналіз науково-правової літератури, практично жодне дослідження матеріально-правових аспектів відповідальності за адміністративні проступки на транспорті не обходиться без розгляду їх безпосередніх об'єктів. Проте багато галузевих дослідників не розкривають суть цього поняття і не формулюють його дефініцій, а лише конкретизують суспільні відносини, котрі, на їх думку, є безпосереднім об'єктом того чи іншого проступку. Треба сказати, що й на прикладі таких конкретизацій стають очевидними концептуальні розбіжності в розумінні безпосереднього об'єкта адміністративних проступків на транспорті [87, с. 51].

Визначаючи безпосередній об'єкт адміністративних проступків у сфері безпеки дорожнього руху, Ю. С. Коллер наголошує, що таким об'єктом виступають конкретні суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху, взяті під охорону конкретною статтею КУпАП [19, с. 108, 90, с. 136]. Говорячи про безпосередній об'єкт перевищення швидкості руху, В.К.Колпаков та В.В.Гордеев пропонують розуміти під ним: “стан безпеки на певній дорозі” (при цьому безпосереднім об'єктом адміністративного проступку названі автори вважають конкретні суспільні відносини, охоронювані адміністративною санкцією) [76, с. 135]. На думку В. В. Доненка, безпосереднім об'єктом керування транспортним засобом у стані сп'яніння можуть виступати “як суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху, так і життя, здоров'я та власність, а також самі відносини у сфері управління дорожнім рухом, тобто встановлений порядок управління” [2, с. 66]. Зі свого боку, О. В. Дроздов та А. О. Собакарь дійшли висновку про те, що висновок, що об'єктами правопорушень у сфері дорожнього руху є життя, здоров'я і власність його учасників, їхні права та законні інтереси, а також встановлений порядок управління [25, с. 98].

У даному зв'язку насамперед слід наголосити на хибності тези про те, що безпосереднім об'єктом адміністративного проступку виступають суспільні відносини, охоронювані певною статтею КУпАП. Безпосередній об'єкт – це явище одиничне. Він асоціюється лише з тими відносинами, які було порушено (дестабілізовано) в результаті вчинення конкретного правопорушення. Натомість,

переважна більшість статей Розділу 10 КУпАП встановлюють відповідальність за цілий ряд (іноді за кілька десятків) адміністративних проступків, багато з яких посягають на різні суспільні відносини. Наочним прикладом може слугувати ст. 133-1 КУпАП. Проступки, передбачені ч. 1 цієї статті, посягають на суспільні відносини у сфері адміністрування пасажирських перевезень; ч. 6 – на відносини з приводу дотримання режиму праці і відпочинку водіїв; ч. 7 – на відносини у сфері забезпечення соціальних гарантій (пільгового проїзду громадян). Таким чином, одна стаття КУпАП може охороняти вельми широке коло суспільних відносин, які не завжди порушуються окремо взятим проступком, а отже, не виступають його безпосереднім об'єктом.

З цієї ж причини не можна погодитись з надмірним розширенням меж безпосереднього об'єкта шляхом включення до нього великої кількості різноманітних суспільних відносин (з приводу забезпечення права на життя та здоров'я, охорони власності, встановленого порядку управління тощо). Жоден адміністративний проступок, передбачений Главою 10 КУпАП, безпосередньо не посягає на таку велику кількість об'єктів. Він може посягати на них тільки опосередковано – через дестабілізацію конкретних соціальних зв'язків у галузі транспорту. Тому лише останні можуть вважатися його безпосереднім об'єктом [87, с. 52].

Найбільш обґрунтованою виглядає позиція В. К. Колпакова та В. В. Гордєєва, які в даному контексті ведуть мову про конкретні суспільні відносини, охоронювані адміністративною санкцією. Втім, і ця позиція може бути уточнена, оскільки відповідні суспільні відносини виступають об'єктом адміністративного проступку на завжди, а лише у разі посягання на їх безпеку (простіше кажучи, немає об'єкта правопорушення без самого правопорушення). На наш погляд, дана обставина повинна знайти обов'язкове відображення як у загальному визначенні безпосереднього об'єкта адміністративного проступку, так і при конкретизації безпосередніх об'єктів окремих проступків на автомобільному транспорті [87, с. 52].

З урахуванням цього безпосередній об'єкт адміністративного проступку

можна визначити як: *охоронюване адміністративно-деліктною санкцією суспільне відношення, безпека та стабільність якого порушуються внаслідок протиправного посягання.*

Поряд із класифікацією об'єктів адміністративного проступку за ступенем конкретизації (загальний – родовий – видовий – безпосередній), в теорії адміністративного права прийнято поділяти об'єкти адміністративного проступку на основний і додатковий. В основу такого поділу покладено ідею про те, що деякі адміністративні проступки завжди посягають на два чи більше об'єкти, тобто є поліоб'єктними. При цьому, з точки зору систематизації адміністративно-деліктного законодавства, кваліфікації проступків та притягнення порушників до відповідальності, вирішальне значення має тільки той із них, який лежить в площині родового об'єкта (основний об'єкт). Інші об'єкти, хоча й потерпають від того самого проступку, але безпосередньо не впливають на його кваліфікацію та законодавче віднесення до певної категорії правопорушень (додаткові об'єкти).

Наприклад, проступки, передбачені статтею 124 КУпАП “Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна”, одночасно посягають і на суспільні відносини з приводу забезпечення безпеки дорожнього руху, і на майнові відносини. Перші – визначають місце ст. 124 в структурі КУпАП (зокрема, її належність до Глави 10), обумовлюють специфіку передбачених нею стягнень (наприклад, позбавлення права керування транспортним засобом) та підлягають обов'язковому встановленню при кваліфікації. З огляду на це, вони вважаються основним об'єктом проступку. Натомість, майнові відносини в даному випадку слугують додатковим об'єктом, з'ясування якого має суто допоміжний характер [87, с. 52].

Віднесення об'єкта адміністративного проступку до категорії основних чи додаткових визначається позицією законодавця. Основним об'єктом прийнято вважати той об'єкт адміністративного проступку, який перебуває в площині родового об'єкта, відображеного в назві відповідної глави Особливої частини КУпАП [97, с. 275].

Не заперечуючи проти такого бачення ролі законодавця у класифікації об'єктів адміністративного проступку, зауважимо, що позиція самого законодавця у цьому відношенні не завжди є безспірною. Наразі деякі статті (частини статей) Глави 10 КУпАП важко назвати її органічною складовою. На тлі родового об'єкта, окресленого назвою цієї глави, вони виглядають штучним “вкрапленням” у загальну логіку її побудови. Насамперед це стосується статті ст. 119 КУпАП “Порушення правил користування засобами автомобільного транспорту та електротранспорту”. Попри свою вельми промовисту назву, дана стаття передбачає відповідальність не стільки за порушення правил користування транспортом, скільки за порушення в інших сферах суспільної життєдіяльності. Цілком очевидно, що основними безпосередніми об'єктами передбачених нею проступків виступають суспільні відносини з приводу: власності (ч. 1 ст. 119 КУпАП), охорони довкілля (ч. 2 ст. 119 КУпАП), забезпечення громадського порядку (ч. 3 ст. 119 КУпАП). Натомість, відносини у сферах: надання транспортних послуг, пожежної безпеки, охорони здоров'я – виступають додатковими об'єктами правопорушення [87, с. 53].

Здавалося б, за критерієм основного об'єкта, положення цієї статті повинні входити до Глав 6, 7 та 14 КУпАП. Але законодавець свого часу проігнорував цей критерій і, виходячи суто з галузевого контексту, включив їх до Глави 10 КУпАП. У результаті склалася досить дивна і, до певної міри, алогічна ситуація. Положення КУпАП, які передбачають відповідальність за паління в громадських місцях і громадському транспорті були “розведені” по різних главах Кодексу і на сьогодні передбачають різні розміри стягнень за фактично тотожні проступки [50]. При цьому, одразу чотири (!) статті Глави 10 КУпАП (статті 110, 115, 117 та 119) передбачають відповідальність за куріння на різних видах транспорту. Дві з цих статей (115 та 117) – встановлюють окрему відповідальність за куріння на морських і річкових (маломірних) судах. І жодна норма взагалі не передбачає відповідальності за куріння в салонах літаків і гелікоптерів.

Такий підхід до систематизації контенту КУпАП не вписується в загальноприйнятту уяву про якісну техніку нормотворення. Слабка кореляція між

назвами Глав (родовий об'єкт) і окремими статтями (основний безпосередній об'єкт), клонування практично однакових адміністративно-деліктних заборон – усе це призводить до невиправданого нагромадження нормативного масиву, порушує його логічну структуру, ускладнює кваліфікацію адміністративних проступків та застосування адміністративно-деліктних норм [87, с. 53].

Окреслена проблема має комплексний характер. Вона стосується не лише статті 119 КУпАП, а й цілого ряду інших статей (частин статей) Глави 10 КУпАП, які передбачають відповідальність за адміністративні проступки на різних видах транспорту та в галузі зв'язку. Відповідно, і вирішувати цю проблему слід на основі комплексного підходу. На наш погляд, усі положення Глави 10 КУпАП, які передбачають відповідальність за пошкодження майна, шкоду довкіллю та порушення громадського порядку, мають бути переміщені до Глав 6, 7 та 14 КУпАП, відповідно [87, с. 53]. З цією метою доцільно здійснити такі кроки:

по-перше, виключити зі змісту КУпАП: ч. 3 ст. 109, ст. 110, ст. 115, ч.ч. 2, 3 ст. 117, 119 КУпАП, ч. 3 ст. 114, ст. 148 та ст. 148-3;

по-друге, зосередити всі норми про відповідальність за куріння в транспортних засобах у ст. 175-1 “Куріння тютюнових виробів у заборонених місцях”;

по-третє, доповнити чинний КУпАП статтею 51-3 “Пошкодження внутрішнього обладнання транспортних засобів, засобів зв'язку та інших об'єктів загального користування”, у якій зосередити всі норми про відповідальність за пошкодження внутрішнього обладнання транспортних засобів та засобів зв'язку загального користування;

по-четверте, доповнити КУпАП статтею 81-2 “Викидання сміття в невстановленому місці”, окрема частина якої передбачатиме відповідальність за незаконне викидання сміття та інших сторонніх речей із транспортних засобів.

Підсумовуючи викладене, можемо констатувати, що точне встановлення об'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті має важливе наукове і практичне значення. Воно чинить помітний вплив на систематизацію адміністративно-деліктного законодавства, визначає заходи його вдосконалення.

Воно є запорукою правильної кваліфікації транспортних правопорушень, раціональності адміністративного провадження та належного застосування окремих адміністративно-деліктних норм.

Разом із тим, чимало питань, пов'язаних із доктринальним визначенням та практичним встановленням об'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті, лишаються до кінця не вирішеними. Це, зокрема, і питання дефініції об'єкта, і питання його класифікацій, і його роль в нормотворенні, і багато інших. Здебільшого вони мають багатоаспектний і дискусійний характер. Тим не менш, у світлі реформування вітчизняного адміністративно-деліктного законодавства (зокрема, перспективи прийняття нового КУпАП – Кодексу України про адміністративні проступки) існує об'єктивна потреба в узгодженні наукових позицій та виробленні єдиного концепту об'єкта адміністративних проступків на всіх рівнях його узагальнення та об'єктивізації [87, с. 53].

2.2. Об'єктивна сторона адміністративних проступків на автомобільному транспорті

Вітчизняна парадигма адміністративної відповідальності ґрунтується на тому, що відповідальність особи може наставати лише за фактичну поведінку, втілену в об'єктивних діях (бездіяльності), а не за її думки або наміри, котрі не були реалізовані на практиці. З огляду на це, ключовим аспектом кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті є з'ясування їх матеріальної (об'єктивної) сторони.

Об'єктивна сторона адміністративного проступку – це важливий індикатор ступеня його суспільної небезпеки. Вона відображає характер протиправного посягання, його фактичний зміст, суспільно-небезпечні наслідки та (у ряді випадків) матеріальну шкоду, заподіяну предмету адміністративно-правової охорони. Як цілком слушно зауважує А. В. Гуржій: “...визначальна роль

об'єктивної сторони проявляється в тому, що вона дозволяє відшукати необхідну адміністративно-деліктну норму, а також відмежувати конкретний адміністративний проступок від інших подібних деліктів (злочинів, адміністративних проступків тощо). Адже існують делікти абсолютно тотожні за об'єктом, суб'єктом і суб'єктивною стороною, й відрізняються один від одного лише за ознаками об'єктивної сторони" [17, с. 98].

Значною мірою це стосується правопорушень на автомобільному транспорті. За великим рахунком, тільки на основі ознак об'єктивної сторони можна розмежувати правопорушення, передбачені:

ст. 122 КУпАП "Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху" та ст. 286 КК України "Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами";

ст. 128. КУпАП "Випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам або без необхідних документів, передбачених законодавством" та ст. 287 КК України "Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації";

ст. 128-1 КУпАП "Порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху" та ст. 288 КК України "Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху";

ст. 139 КУпАП "Пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення" та ст. 277 КК України "Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів" тощо [50; 83].

Ознаки об'єктивної сторони адміністративного проступку прийнято поділяти на обов'язкові та факультативні. До обов'язкових ознак об'єктивної сторони належать: діяння, суспільно-шкідливі наслідки та причинно-наслідковий зв'язок

між ними. Названі ознаки властиві всім адміністративним проступкам, незалежно від їх характеру, спрямованості, суб'єкта та обставин вчинення. Їх наявність є обов'язковою умовою кваліфікації адміністративного проступку як такого. Натомість, відсутність хоча б однієї з них свідчить про відсутність складу правопорушення та виключає можливість притягнення особи до адміністративної відповідальності.

У свою чергу, факультативні ознаки характеризують об'єктивну сторону лише окремих правопорушень. Їх встановлення у процесі кваліфікації є обов'язковим не завжди, а лише якщо вони відображені в законодавчому описі певного адміністративного проступку. До таких ознак належать: спосіб, час, місце, обстановка та засоби вчинення адміністративного проступку, джерела адміністративного проступку, шкідливі матеріальні наслідки проступку тощо.

Розгляд основних ознак об'єктивної сторони адміністративних проступків на автомобільному транспорті слід розпочати з такої ознаки, як "діяння". Дана ознака виражає поведінковий аспект делікту. Вона характеризує свідому, вольову поведінку особи, яка суперечить праву та становить суспільну небезпеку. Така поведінка може бути як активною, тобто втілюватися в протиправних діях порушника, так і пасивною – протиправна бездіяльність. У першому випадку вона являє собою порушення наявних заборон, у другому – невиконання встановлених вимог або приписів.

Аналіз складів адміністративних проступків на автомобільному транспорті свідчить про те, що їх переважна більшість вчиняються шляхом протиправної дії. Причому остання може виражатися в різноманітних формах: керування транспортних засобом (ст.ст. 121, 121-1, 122, 123, 126, 130, 132-1 КУпАП); залишення місця дорожньо-транспортної пригоди в будь-який спосіб (ст. 122-4 КУпАП); піший рух (ч. 1 ст. 127 КУпАП); організаційні дії (видача документа, видача спеціального знака ст. 127-1 КУпАП, випуск на лінію транспортного засобу ст. 128 КУпАП); евакуація транспортного засобу (ч. 1 ст. 127-2 КУпАП); прийняття готівкових коштів в якості оплати (ч. 2 ст. 127-2 КУпАП); проведення технічних операцій (ст. 128-1 КУпАП); людська мова або конклюдентні дії,

наприклад, передача ключів від транспортного засобу (ст. 129 КУпАП та ч. 7 ст. 133-1); транспортування багажу (ч. 4 ст. 133 та ст. 134 КУпАП); користування транспортом (ст. 135 КУпАП); підроблення проїзних витків (ст. 135-1 КУпАП); пошкодження майна (ст. ст. 136 та 139 КУпАП); проведення будь-яких робіт на автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах та у смугах відведення автомобільних доріг (ч. 2 ст. 140 та ст. 141 КУпАП) і т.п.

Помітна частина таких проступків можуть бути вчинені у формі протиправної бездіяльності. Такими, зокрема, є: невиконання законних вимог уповноважених посадових осіб (представників поліції або військової інспекції безпеки дорожнього руху) – ст.ст. 122-2, 124-1 КУпАП; невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху – ст. 128-1 КУпАП; невиконання вимог щодо розміщення інформації на об'єктах транспорту – ч. 5 ст. 133-1 КУпАП; невжиття організаційних і технічних заходів, передбачених законом (ст.ст. 140 та 142 КУпАП).

Слід зауважити, що достатньо багато адміністративних проступків на автомобільному транспорті, з точки зору механіки вчинення, характеризуються поєднанням протиправних дій і бездіяльності. Наочним прикладом може слугувати ч. 3 ст. 121 КУпАП: “Керування водієм транспортним засобом, що підлягає обов’язковому технічному контролю, але своєчасно його не пройшов”. У даному випадку і дія (керування транспортним засобом), і бездіяльність (непроходження технічного контролю) є обов’язковими елементами об’єктивної сторони правопорушення. Відсутність будь-якого з цих елементів робить кваліфікацію адміністративного проступку та притягнення особи до адміністративної відповідальності неможливими.

Подібне комбінування дій і бездіяльності також властиве для випадків порушення правил стоянки транспортних засобів, створення перешкод для учасників дорожнього руху, видачі документа про технічну справність транспортного засобу без перевірки його технічного стану, видачі спеціального знака державного зразка без укладення договору обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності, евакуації транспортних засобів без

відповідного поліса обов'язкового страхування цивільної відповідальності суб'єкта господарювання, випуску на лінію транспортних засобів без контролю технічного стану, регулярних перевезень пасажирів без укладення договору на перевезення або без паспорта маршруту тощо.

Як свідчить аналіз сучасної юрисдикційної практики, однією з поширених помилок при кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті є неправильна оцінка протиправного діяння, та, відповідно, неправильний вибір адміністративно-деліктної норми, потрібної для застосування. Зокрема, адміністративні проступки, передбачені ст. 152-1 КУпАП “Порушення правил паркування транспортних засобів та порушення правил обладнання майданчиків для платного паркування транспортних засобів” нерідко кваліфікуються за ч. 1 ст. 121 КУпАП, яка передбачає відповідальність за порушення правил зупинки та стоянки транспортних засобів. Випадки створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення (ст. 139 КУпАП) помилково розцінюються як порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху (ст. 128-1 КУпАП), а випадки ненадання транспортних засобів поліцейським (ст. 124-1 КУпАП) – як невиконання водіями вимог про зупинку (ст. 122-2 КУпАП).

Як свідчить поведене опитування, переважна більшість суб'єктів кваліфікації основними причинами помилок при оцінці протиправних діянь, які входять до складу адміністративних проступків на автомобільному транспорті, визнають неясність положень адміністративно-деліктного законодавства та відсутність чітких методичних рекомендацій. Так, наприклад, 54% опитаних працівників патрульної поліції (60 респондентів зі 112) стверджують, що найбільша кількість ускладнень під час визначення об'єктивної сторони адміністративних проступків на автомобільному транспорті виникають через недосконалість їх законодавчого опису. Понад 32% (39 респондентів) вважають джерелом таких ускладнень брак методичних рекомендацій з питань кваліфікації правопорушень на транспорті. Натомість, 8% опитаних пов'язують відповідні помилки при кваліфікації з недостатнім рівнем професійної підготовки особового складу патрульної поліції,

3% – зі слабкою підготовкою суддів. Решта опитаних (3%) – зазначили інші чинники негативного впливу на результати кваліфікації (Рис. Ж.1).

Схожі результати показало опитування суддів судів загальної юрисдикції. Майже 60% суддів (34 з 57 опитаних осіб) найбільшою проблемою вважають недоліки чинного законодавства, а 21% – відсутність чітких методичних рекомендацій з питань кваліфікації. Єдина суттєва відмінність від опитування попередньої категорії респондентів полягає в тому, що значна кількість суддів (14%) скаржаться на слабкий рівень професійних знань працівників патрульної поліції, тоді як останні констатують цю проблему значно рідше (Рис. Ж.2).

Треба сказати, що зіставлення результатів проведених опитувань з матеріалами адміністративної практики справляють вельми неоднозначне враження. З одного боку, вади законодавчого опису окремих правопорушень на транспорті дійсно даються взнаки. У ряді випадків вони ускладнюють процес кваліфікації та призводять до помилкових висновків. А проте “лева частка” допущених помилок (і про це переконливо свідчать сотні судових рішень) обумовлена саме суб’єктивним чинником – невжиттям заходів зі зібрання доказів та їх всебічного дослідження, неврахуванням всіх значущих обставин справи, неуважністю, а інколи – банальною неграмотністю під час вибору норми, потрібної для застосування.

Ось лише декілька з багатьох показових прикладів. Постановою судді Васильківського міськрайонного суду Київської області від 19.12.2017 р. ОСОБУ_1 було визнано винним у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 123 КУпАП. За висновком судді, 25.11.2017 р. в смт. Глеваха, Васильківського району Київської області, ОСОБА_1, керуючи автомобілем НОМЕР_1 виїхав на залізничний переїзд за увімкненого заборонного сигналу світлофора зі сторони вул. Залізничної в бік а/д М-05 Київ – Одеса, чим порушив вимоги п. 20.5В ПДР. Розглядаючи апеляційну скаргу на цю постанову, Апеляційний суд Київської області прийняв до уваги показання ОСОБИ_1 про те, що при в’їзді на залізничний переїзд, шлагбаум був відкритий, забороненого сигналу світлофора не було, а вул. Залізничної в смт. Глеваха взагалі не існує. Як

наслідок, постанову судді Васильківського міськрайонного суду Київської області від 19.12.2017 р. було скасовано [100].

Розглядаючи справу про аналогічне правопорушення, суддя Бердянського міськрайонного суду Запорізької області перекваліфікував випадок проїзду залізничного переїзду на увімкнутій забороненій сигнал світлофора з ч. 2 ст. 123 КУпАП на ч. 1 ст. 123 КУпАП лише на тій підставі, що, за словами порушника: "...він не місцевий, розташування вулиць, в тому числі і залізничних переїздів знає погано, в той день була погана видимість і ожеледиця, а тому, коли загорівся забороняючий сигнал світлофора він був надто близько до переїзду і фізично б не встиг зупинитися" [101]. І це при тому, що ч. 2 ст. 123 КУпАП однозначно та безальтернативно передбачає відповідальність за "В'їзд на залізничний переїзд у випадках, коли рух через переїзд заборонений" [50].

Матеріали цих та багатьох інших схожих справ дають підстави для висновку про те, що витoki багатьох проблем у процесі кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті криються не тільки в правовій площині, але й у площині професіоналізму уповноважених суб'єктів адміністративної юрисдикції. З нашої точки зору, цей момент обов'язково повинен бути врахований під час розробки комплексу заходів, спрямованих на підвищення якості та ефективності правозастосовної діяльності в галузі автомобільного транспорту.

Велике значення для кваліфікації деяких адміністративних проступків на автомобільному транспорті має констатація неодноразовості протиправного діяння. Неодноразовість передбачає послідовне вчинення кількох аналогічних дій (актів бездіяльності), які лише у своїй сукупності є конструктивною ознакою простого складу адміністративного проступку. Юридично значущими формами неодноразовості є повторність (вчинення протиправної дії (бездіяльності) вдруге) та систематичність (вчинення означеної дії (бездіяльності) три та більше разів) [102, с. 88; 103, с. 109].

Зокрема, ознака повторності включена законодавцем до складу правопорушень, передбачених ч. 4 та 7 ст. 121 КУпАП (повторне порушення водієм правил керування транспортним засобом), ч. 2 ст. 128 КУпАП (повторний випуск

на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам або без необхідних документів, передбачених законодавством), ч. 2 ст. 130 КУпАП (повторне керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції), ч. 11 ст. 133-1 КУпАП (повторне порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг із перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом), а також ч. 5 ст. 152-1 КУпАП (повторне порушення правил обладнання майданчиків для платного паркування транспортних засобів) [50].

Що ж стосується систематичності, то на сьогодні єдиним адміністративним проступком, до складу якого входить ця ознака, є правопорушення, передбачене ч. 3 ст. 130 КУпАП (керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за таке порушення).

Варто зауважити, що у всіх наведених положеннях КУпАП ознаки повторності та систематичності суворо “прив’язані” до визначених часових рамок. Вони є ознакою складу адміністративного проступку та, відповідно, мають кваліфікуюче значення тільки за умови, якщо і перше, і друге (повторність) і третє (систематичність) тотожні правопорушення мали місце упродовж одного календарного року.

При цьому в усіх випадках законодавець недостатньо чітко формулює “відправну точку” обчислення річного строку. Зокрема, у ч. 4 та 7 ст. 121 КУпАП, ч. 2 ст. 128 КУпАП, ч. 2 ст. 130 КУпАП йдеться про “повторне протягом року вчинення порушень”, ч. 3 ст. 130 КУпАП – про “вчинення порушень особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за такі порушення”, а в ч. 11 ст. 133-1 КУпАП та ч. 5 ст. 152-1 КУпАП – про “повторне протягом року вчинення порушення, за яке особу вже було піддано адміністративному стягненню” [50]. На основі цих формулювань дуже важко сформулювати чітке та однозначне уявлення про те, коли саме розпочинається перебіг відповідного

строку: з моменту вчинення та фіксації першого правопорушення; з моменту накладення на особу адміністративного стягнення за перше правопорушення; чи з моменту фактичного виконання особою адміністративного стягнення за перше правопорушення (сплата штрафу, оплатне вилучення транспортного засобу тощо)?

Звісно, такий стан справ анітрохи не сприяє послідовній та одноманітній кваліфікації адміністративних проступків. На практиці існують суттєві розбіжності в розумінні відповідних положень уповноваженими суб'єктами правозастосування. Передусім це стосується працівників патрульної поліції. Як показали результати проведеного опитування, 36% респондентів вказують, що словосполучення “повторне протягом року вчинення порушень” означає повторне протягом року після фіксації першого правопорушення; 52% – обраховують річний термін з моменту накладення на порушника адміністративного стягнення; 12% – вважають таким моментом факт виконання адміністративної постанови (Рис. Ж.3).

І хоча у вітчизняній судовій практиці все ж сформувався сталий підхід, згідно з яким відлік річного строку у разі повторності ведеться з дня накладення стягнення за перший проступок, ситуацію, коли кваліфікація здійснюється на основі традицій і аналогій, а не буквального застосування закону, важко визнати прийнятною. У зв'язку з цим пропонуємо викласти відповідні частини ст.ст. 121, 128, 130, ст. 133-1 та 152-1 КУпАП в редакції, яка б передбачала відповідальність за “вчинення правопорушення повторно, протягом року після накладення на особу адміністративного стягнення за аналогічне порушення”. У свою чергу, ч. 3 ст. 130 КУпАП повинна на тих же умовах передбачати відповідальність за вчинення адміністративного проступку втретє.

Разом із тим доводиться визнати, що велика кількість помилок при кваліфікації неодноразових порушень на автомобільному транспорті трапляються не через вади законодавчого регулювання, а через непрофесійність уповноважених суб'єктів адміністративної юрисдикції. Останні часто не обґрунтовують кваліфікацію повторних (систематичних) проступків у відповідних процесуальних документах, констатують неодноразове вчинення порушення впродовж року з порушенням цього строку, а також ігнорують випадки скасування постанов про

накладення адміністративних стягнень в апеляційній та касаційній інстанціях, зараховуючи їх до складу неодноразового порушення.

Так, наприклад, постановою Вінницького міського суду Вінницької області від 12.05.2017 р. ОСОБУ_2 було визнано винною у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ч.2 ст. 130 КУпАП (повторне протягом року керування транспортним засобом у стані сп'яніння) та призначено адміністративне стягнення у вигляді штрафу в розмірі 20400 гривень з позбавленням права керування транспортними засобами строком на 3 роки. В основу такого рішення було покладено той факт, що постановою Вінницького міського суду Вінницької області від 05.04.2017 р. на ОСОБУ_2 вже накладалося стягнення за аналогічне порушення. Як стало відомо в ході апеляційного розгляду цієї справи, і працівники поліції, які склали протокол про адміністративне правопорушення, і суд, який виносив підсумкове рішення, проігнорували те, що згадану постанову Вінницького міського суду Вінницької області від 05.04.2017 р. було скасовано з огляду на відсутність у діях ОСОБИ_2 складу адміністративного проступку. Зважаючи на це, Апеляційний суд Вінницької області був змушений змінити постанову Вінницького міського суду Вінницької області від 12.05.2017 р., перекваліфікувавши дії ОСОБИ_2 з ч. 2 ст. 130 КУпАП на ч. 1 ст. 130 КУпАП [104]. Аналогічних прикладів можна навести десятки. І всі вони свідчать про відсутність ефективної інформаційно-методичної роботи із суб'єктами кваліфікації. На наш погляд, відповідні питання повинні бути обов'язково включені до тематики занять з функціональної підготовки особового складу місцевих органів і підрозділів поліції.

Як вже зазначалося, склади більшості адміністративних проступків на автомобільному транспорті є формальними. Такі проступки вважаються закінченими з моменту вчинення протиправного діяння, а їх кваліфікація відбувається незалежно від заподіяних ними шкідливих наслідків. Останні винесені за межі об'єктивної сторони правопорушення, їх наявність або відсутність не впливає на результати кваліфікації та, відповідно, на рішення про притягнення до адміністративної відповідальності.

Склади цілого ряду адміністративних проступків на автомобільному транспорті мають матеріальний характер. Їх об'єктивна сторона охоплює не тільки протиправне діяння, а й спричинені цим діянням шкідливі наслідки. Такі наслідки є невід'ємним елементом складу правопорушення. Їх встановлення є обов'язковою умовою кваліфікації. Натомість, їх відсутність свідчить про відсутність складу адміністративного проступку в цілому.

Зокрема, до правопорушень з матеріальними складами належать: порушення правил дорожнього руху, що спричинили створення аварійної обстановки (ч. 4 ст. 122 КУпАП, ч. 4 ст. 127 КУпАП), порушення чинних правил на транспорті, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (ст. 124 КУпАП, ч. 2 ст. 128-1), порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на автомобільному транспорті (ст. 136 КУпАП), пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху (ст. 139 КУпАП), порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, які призвели до створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (ст. 140 КУпАП) [50].

Аналіз відповідних положень КУпАП дозволяє зробити висновок про те, що шкідливі наслідки можуть втілюватись як у заподіянні фізичної шкоди матеріальним об'єктам (транспортним засобам, вантажу, дорожній інфраструктурі тощо), так і у впливі на поведінку суб'єктів суспільних відносин. Наприклад, створення аварійної обстановки означає, що дії порушника примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян.

Як показує практика, багато помилок під час кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті пов'язані саме із встановленням наслідків у вигляді аварійної обстановки. Часто працівники патрульної поліції без достатніх на те підстав констатують “різку зміну швидкості” або “різку зміну

напрямку руху” іншими учасниками дорожнього руху. Далеко не завжди висновок про створення водієм аварійної обстановки підкріплюється показаннями свідків, матеріалами відеофіксації або іншими доказами в справі. Як наслідок, єдиним джерелом інформації про такі наслідки для суду слугує протокол про адміністративне правопорушення. Інколи висновки працівників поліції про створення водієм аварійної обстановки є наслідком суб’єктивізму та упередженості. Вони цілковито спростовуються доказами, зібраними в ході судового розгляду справи.

У свою чергу, суди часто сприймають такі висновки “на віру” і не вживають заходів щодо витребування і дослідження доказів, зокрема, схеми місця події, пояснень водіїв, показань свідків, записів реєстратора тощо. Приймаючи рішення про накладення на особу адміністративного стягнення, вони не просто повторюють помилки при кваліфікації, а й підкріплюють неправомірні висновки авторитетом судової влади. Прикладом може слугувати така справа: 10.03.2019 р. відносно ОСОБИ_1 працівниками поліції було складено протокол про адміністративне правопорушення, передбачене ч. 4 ст. 122 КУпАП. Згідно з цим протоколом, водій (ОСОБА_1), керуючи автомобілем Volkswagen Passat, перед початком обгону не переконався, чи вільна від транспортних засобів на достатній для обгону відстані смуга зустрічного руху, на яку він буде виїжджати. Цим він змусив водія поліцейського автомобіля Toyota Prius (ОСОБА_1), що рухався йому на зустріч, різко змінити швидкість та напрямок руху. На підставі зазначеного протоколу суддя Кіровоградського районного суду Кіровоградської області виніс постанову від 10.04.2019 р. про накладення на ОСОБУ_1 адміністративного стягнення у вигляді штрафу в розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (680 гривень).

Під час розгляду справи в порядку апеляційного провадження було встановлено, що висновок про вчинення ОСОБОЮ_1 адміністративного проступку, передбаченого ч. 4 ст. 122 КУпАП, не підтверджуються зібраними по доказами в справі. Згідно з показаннями свідка, на початку маневру автомобіля ОСОБИ_1 смуга зустрічного руху була вільною від транспортних засобів на

достатній для обгону відстані. Запис відеореєстратора патрульного автомобіля засвідчив, що ОСОБА_2 змінив рух та виїхав на узбіччя не для того, щоб уникнути зіткнення, а для того, щоб здійснити розворот та наздогнати автомобіль ОСОБИ_1. При цьому пояснення у ОСОБИ_2 про вчинення правопорушення ОСОБОЮ_1, відібрав інспектор роти № 4 батальйону УПП в Кіровоградській області ДПП, який був у складі екіпажу із ОСОБОЮ_2. Він же й склав протокол про адміністративне правопорушення. Обидва працівники поліції є зацікавленими особами, отже існують розумні сумніви у їх неупередженості.

Зважаючи на вказані обставини, постановою Кропивницького апеляційного суду від 11.06.2019 р. провадження у справі про притягнення ОСОБИ_1 до адміністративної відповідальності було закрито у зв'язку з відсутністю в його діях складу адміністративного правопорушення [105].

Торкаючись питання шкідливих наслідків адміністративних проступків на автомобільному транспорті, не можна обійти увагою той факт, що чинне законодавство не визнає кваліфікуючою ознакою адміністративних проступків заподіяння потерпілому легких тілесних ушкоджень, тобто ушкоджень, що спричинили короточасний розлад здоров'я або незначну втрату працездатності. Вітчизняний законодавець включає до ознак об'єктивної сторони транспортних правопорушень (причому – злочинів) тільки заподіяння тяжких тілесних ушкоджень та ушкоджень середньої тяжкості (див. ст. 286 КК України) [106]. Натомість, з причин, які важко пояснити, заподіяння особі, зокрема пішоходу, легких тілесних ушкоджень не тягне за собою посиленої адміністративної відповідальності: відповідальність порушника настає тільки за те порушення правил дорожнього руху, яке спричинило ушкодження.

Зважаючи на існуючий рівень дорожньо-транспортного травматизму та враховуючи, що в багатьох випадках заподіяння певного виду травм потерпілому (легких, середніх, тяжких чи то летальних) залежить тільки від випадковості, вважаємо таку ситуацію неприйнятною. Цілком очевидно, що порушення правил дорожнього руху, які потягли за собою заподіяння легких тілесних ушкоджень, характеризуються більш високою суспільною небезпекою, ніж ті самі порушення,

які не спричинили таких наслідків. Адже, по-перше, нерідко лише волею долі жертва порушення ПДР відбувається незначними травмами і межа між такими наслідками та каліцтвом або смертю людини є надзвичайно тонкою. А, по-друге, вже сам факт заподіяння тілесних ушкоджень свідчить про те, що водій створив реальну, а не гіпотетичну загрозу здоров'ю і життю іншого учасника дорожнього руху. Це знову ж таки свідчить про підвищену суспільну небезпеку делікту, а також про необхідність встановлення більш суворої відповідальності за його вчинення.

Відсутність спеціальної норми, яка б передбачала відповідальність за порушення ПДР, що спричинили заподіяння легких тілесних ушкоджень учасникам дорожнього руху, має й інший негативний бік. З огляду на цю обставину, уповноважені суб'єкти кваліфікації (як попередньої, так і остаточної) часто припускаються грубих помилок при спробі дати юридичну оцінку таким посяганням.

Прикладів не бракує. Так, 16.04.2017 року о 04 годині 40 хвилин ОСОБА_3, керуючи транспортним засобом «Хюндай Туксон» в м. Одеса по вул. Рішельєвська – вул. Буніна, під час виконання повороту ліворуч на регульованому перехресті не надав дорогу та скоїв наїзд на пішохода, що перетинав проїзну частину. За результатами розгляду відповідної справи, Постановою судді Київського районного суду м. Одеси від 10 травня 2017 року ОСОБУ_3 було визнано винним у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП. Суддя не взяв до уваги той факт, що диспозицією ст. 124 КУпАП передбачена адміністративна відповідальність лише за ті порушення ПДР, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна. Зважаючи на викладене, Апеляційний суд Одеської області Постановою від 14.07.2017 року скасував рішення суду першої інстанції та прийняв рішення про закриття справи у зв'язку з відсутністю в діях ОСОБИ_3 складу правопорушення [107].

За результатами розгляду аналогічної справи Апеляційний суд Запорізької області постановив перекваліфікувати дії порушника зі ст.124 КУпАП на ст. 125 КУпАП “Інші порушення правил дорожнього руху” та накласти на винну особу

адміністративне стягнення у вигляді попередження [108].

Як неважко помітити, в обох наведених прикладах мав місце цілий “ланцюжок” помилок при кваліфікації. Практично всі уповноважені суб’єкти, починаючи з працівників патрульної поліції і закінчуючи суддями апеляційного суду, дали неправильну юридичну оцінку ситуації. Адже без урахування наслідків у вигляді заподіяння легких тілесних ушкоджень всі аналогічні правопорушення повинні кваліфікуватися за ч. 4 ст. 122 КУпАП (порушення ПДР, що спричинили створення аварійної обстановки).

Як засвідчили результати проведеного опитування, такі помилки є закономірним наслідком слабкої професійної підготовки суб’єктів кваліфікації. Понад 11% опитаних суддів (всього 57 респондентів) кваліфікують порушення ПДР, які спричинили заподіяння легких тілесних ушкоджень учасникам дорожнього руху, за ст. 124 КУпАП; 9% - за ст. 125 КУпАП; 26% - за ч. 1 ст. 122 КУпАП; 52% - за ч. 4 ст. 122 КУпАП (рис. Ж.4). Таким чином, лише половина представників суддівського корпусу спромоглася надати правильну юридичну оцінку порушення.

Оптимальним шляхом розв’язання окреслених проблем, на наш погляд, має стати встановлення посиленої відповідальності за порушення ПДР, які спричинили заподіяння легких тілесних ушкоджень іншим учасникам дорожнього руху. З цією метою пропонуємо ст. 124 КУпАП доповнити частиною 2 такого змісту: *“Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило заподіяння легких тілесних ушкоджень іншим учасникам дорожнього руху, -*

тягне за собою...”. Що ж стосується розміру відповідного стягнення, то його визначення є справою законодавця. Зауважимо лише, що він, а ргіогі, повинен перевищувати розмір стягнення, передбаченого за “базове“ порушення (ненадання пішоходам переваги в русі).

Обов’язковою умовою кваліфікації адміністративних проступків з матеріальними складами є встановлення причинно-наслідкового зв’язку між протиправним діянням (дією чи бездіяльністю) та суспільно-шкідливими наслідками. “Філософська наука визначає причинний зв’язок як таке відношення

між двома явищами, коли одне з них (причина) за наявності певних умов породжує інше (наслідок), – пише Т. О. Гуржій, – відповідно, в адміністративно-деліктному праві діяння (перше явище) розглядається як необхідна умова шкідливих наслідків (іншого явища), тобто як умова, без якої наслідки не наступили б (*conditio sine qua non*)” [97, с. 282].

Слід зазначити, що встановлення причинно-наслідкового зв'язку при кваліфікації правопорушень на автомобільному транспорті є вельми непростим завданням. Будучи багатоелементною та надзвичайно динамічною соціально-технічною системою, дорожній рух постійно “генерує” ситуації, коли суспільно шкідливі наслідки трапляються внаслідок взаємного впливу різних суб'єктів, обставин і чинників. З'ясувати роль кожного суб'єкта та виявити його “внесок” у настанні конкретного негативного результату в багатьох випадках дуже складно. Особливо це стосується випадків створення аварійної обстановки, пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна. Нерідко правильну кваліфікацію проступків з такими наслідками можна здійснити тільки після проведення спеціальних експертиз (автотехнічної, транспортно-трасологічної, пожежно-технічної тощо).

На практиці проблеми кваліфікації мають місце і в тих ситуаціях, коли причинно-наслідковий зв'язок між порушенням та шкідливими наслідками є очевидним, а його встановлення не становить особливих труднощів. Часто-густо суб'єкти попередньої кваліфікації (працівники патрульної поліції), складаючи протокол про порушення правил дорожнього руху, які спричинили створення аварійної обстановки, не наводять у протоколі жодних відомостей про зв'язок між діями порушника та наслідками, що настали. Зокрема, наявність такого зв'язку не підтверджуються показаннями свідків, показниками технічних засобів відеореєстрації або іншими доказами. У свою чергу, суди першої інстанції не завжди проводять ретельний аналіз доказової бази та здійснюють кваліфікацію на основі непідтверджених висновків протоколу.

Закономірним результатом такого підходу є велика кількість рішень

апеляційних судів про скасування постанов у справах про порушення правил дорожнього руху у зв'язку з відсутністю належних та допустимих доказів, які беззаперечно свідчили б про наявність причинно-наслідкового зв'язку між діями конкретної особи та створенням аварійної обстановки. У багатьох випадках насамперед проблематичним є доведення навіть самого факту аварійної обстановки, оскільки єдиним джерелом інформації про неї слугує все той же протокол.

Звісно, у всіх аналогічних випадках витoki проблеми криються не стільки в площині юридичної оцінки посягання, скільки в площині процесуальної фіксації його обставин. Тим не менш, доводиться визнати, що прорахунки при зібранні доказів та оформленні матеріалів справи мають вирішальний вплив на результати кваліфікації. Причому допущені помилки можуть призвести до скасування цілком правильного висновку в справі. Адже без підтвердження доказами такий висновок не може вважатися обґрунтованим і достатнім для притягнення особи до юридичної відповідальності.

З огляду на викладене, вважаємо за доцільне передбачити в планах з функціональної підготовки працівників патрульної поліції обов'язковий розгляд правових, організаційних і технічних аспектів проваджень у справах про адміністративні проступки на автомобільному транспорті. При цьому особливу увагу слід акцентувати на важливості зібрання та фіксації доказів у справах про порушення зі шкідливими матеріальними наслідками.

Поряд із обов'язковими ознаками об'єктивної сторони, кваліфікація деяких адміністративних проступків на автомобільному транспорті вимагає встановлення додаткових ознак, які характеризують зовнішній аспект проступку. Такі ознаки мають значення для кваліфікації не завжди, а лише тоді, коли вони спеціально вказуються в законодавчому описі конкретних правопорушень. Зважаючи на це, їх прийнято іменувати факультативними ознаками об'єктивної сторони. Аналіз складів адміністративних проступків на автомобільному транспорті свідчить про те, що деяким із них притаманні такі факультативні ознаки, як: час вчинення, місце вчинення, спосіб учинення та засоби вчинення.

Час вчинення правопорушення включається до складу адміністративних проступків, передбачених ч. 2 ст. 121 КУпАП (порушення водіями транспортних засобів, що працюють у режимі маршрутних таксі, правил зупинки під час здійснення посадки (висадки) пасажирів), ч. 2 ст. 122 КУпАП (керування транспортним засобом з вимкненим освітлювальними приладами у темну пору доби, користування засобами зв'язку під час руху транспортного засобу), ч. 3 ст. 123 КУпАП (порушення правил руху через залізничні переїзди під час надання послуг з перевезення пасажирів або під час перевезення небезпечних вантажів), ст. 128-1 КУпАП (порушення або невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху під час виготовлення та ремонту транспортних засобів і деталей до них, а також під час будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів і дорожніх споруд), ч. 4 ст. 130 (вживання водієм транспортного засобу після дорожньо-транспортної пригоди за його участю алкоголю, наркотиків, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі, до проведення медичного огляду чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого огляду) та ч. 10 ст. 133-1 (перевезення пасажирів автобусами в нічний час (з двадцять другої до шостої години), крім винятків передбачених законодавством [50]).

Як неважко помітити, ознака часу в інтерпретації законодавця означає не лише час як такий, тобто астрономічний час, але і час як певний період або процес, у рамках якого відбувається вчинення протиправної дії чи бездіяльності. Власне кажучи, про чітко визначений астрономічний час йдеться лише у ч. 10 ст. 133-1 КУпАП. У решті зазначених порушень час їх вчинення визначається “у прив’язці” до певних дій, подій, умов, техніко-технологічних або інших процесів. Проте у всіх цих випадках точне встановлення моменту вчинення правопорушення є необхідною умовою правильної кваліфікації.

Місце вчинення посягання є ознакою об’єктивної сторони цілого ряду адміністративних проступків на автомобільному транспорті, зокрема, передбачених: ч. 3 ст. 119 КУпАП (куріння в автобусах, маршрутних таксі, тролейбусах або трамваях), ч. 1 ст. 122 КУпАП (ненадання переваги у русі

пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах), ч. 5 ст. 122 КУпАП (зупинка чи стоянка транспортних засобів в місцях, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю), ст. 122-4 КУпАП (залишення учасниками дорожнього руху місця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні), ст. 123 (порушення правил руху через залізничні переїзди) та ін.

Як правило, законодавець визначає ознаку місця як певну просторову локацію (проїзна частина, смуга відводу, залізничний переїзд, місце для стоянки т/з, що належать людям з інвалідністю, вокзал, камера схову тощо) або рухомий об'єкт (автобус, трамвай, маршрутне таксі). Однак в окремих випадках місце вчинення порушення визначається з урахуванням (а точніше, відносно) інших локацій чи об'єктів. Прикладом може слугувати ч. 1 ст. 127 КУпАП, якою передбачено відповідальність за перехід пішоходом проїзної частини дороги/вулиці *безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються* (курсив мій. – А.Н.). Крім того, дана ознака може позначати не місце безпосереднього вчинення протиправних дій (бездіяльності), а навпаки – місце, поза яким певні дії або бездіяльність вважаються правопорушенням. Так, наприклад, ч. 3 ст. 133-1 КУпАП встановлює відповідальність за “незаїзд автобуса або маршрутного таксомотора на автостанцію (автовокзал), якщо такий заїзд передбачений розкладом руху”, а ч. 8 ст. 133-3 КУпАП – за “зберігання транспортних засобів, що використовуються для перевезення пасажирів на комерційній основі, поза встановленими місцями їх стоянки” [50].

Як свідчить аналіз юрисдикційної практики, уповноважені суб'єкти кваліфікації (передусім це стосується працівників патрульної служби поліції) не завжди з належною відповідальністю підходять до встановлення місця вчинення правопорушення: далеко не завжди складають докладні схеми дорожньо-транспортних пригод; необхідні вимірювання відстаней здійснюються “на око”, а інколи – взагалі не проводяться. Результатом є чимала кількість помилок при кваліфікації, внаслідок яких багатьом порушникам вдається уникнути заслуженої відповідальності. У світлі цього, питання методики встановлення місця вчинення

порушень правил дорожнього руху набуває особливої ваги. На наше переконання, воно повинно знайти набагато ширше висвітлення в професійній підготовці працівників поліції, ніж це має місце зараз.

Спосіб учинення є ознакою об'єктивної сторони практично всіх “водійських правопорушень”, які вчиняються шляхом керування транспортним засобом (див.: ст.ст. 121, 122, 123, 124, 126, 130 КУпАП та ін.). Крім того, ознака способу фігурує у складах адміністративних проступків, передбачених: ч. 2 ст. 127-2 КУпАП (прийняття інспектором з паркування грошових коштів у готівковій формі), ч. 2 ст. 134 КУпАП (неоплачене провезення багажу в електротранспорті, автобусах міського, приміського, міжміського сполучення, а також у маршрутних таксі), ст. 135 КУпАП (безквитковий проїзд), і т. ін.

Засоби вчинення адміністративного проступку розглядаються вітчизняними правниками в двох аспектах. У широкому розумінні такими засобами вважають: “...речі матеріального світу, які правопорушник застосовує при вчиненні проступку” [49, с. 239]. Натомість, у вузькому аспекті під засобами вчинення адміністративного проступку пропонується розуміти предмети або речі, які використовуються порушником з метою створення сприятливих умов для правопорушення, але при цьому безпосередньо не впливають на об'єкт адміністративно-правової охорони [109, с. 188].

З нашої точки зору, більш обґрунтованим слід вважати саме останній підхід. Адже, по-перше, широке розуміння засобів адміністративного проступку передбачає можливість їх використання у разі необережного вчинення правопорушень, що суперечить загальній парадигмі юридичної відповідальності (найбільш чітко її постулати сформульовані в кримінальному праві [110, с. 83]). А, по-друге, за такого розуміння стирається **грань** між засобами вчинення посягання та посяганням як таким. Наприклад, у широкому аспекті у разі неоплаченого провезення багажу на громадському транспорті (ч. 2 ст. 134 КУпАП) багаж вважатиметься засобом вчинення проступку, а не складовою протиправного діяння. У такому випадку зміст протиправного діяння взагалі не підлягатиме логічному осмисленню.

З огляду на викладене, засоби вчинення адміністративного проступку розглядаються в цій роботі як предмети, речі або інші матеріальні явища, які використовуються порушником для полегшення (сприяння) реалізації протиправного задуму. У цьому сенсі засоби вчинення адміністративного проступку виступають складовою об'єктивної сторони таких порушень, як: керування транспортним засобом з номерним знаком, що не належить цьому засобу (ч. 6 ст. 121 КУпАП); неправомірне використання на транспортному засобі розпізнавального знака “Водій з інвалідністю” (ч. 5 ст. 122 КУпАП); використання завідомо підроблених квитків та інших проїзних документів для проїзду в автомобільному транспорті та/або перевезення вантажу (ч. 1 ст. 135-1 КУпАП) і деяких інших. Кваліфікація цих порушень вимагає обов'язкового встановлення засобів учинення як конструктивної ознаки їх об'єктивної сторони та юридичного складу загалом.

У цілому аналіз практичних аспектів встановлення ознак об'єктивної сторони при кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті змушує констатувати наявність широкого кола проблем, обумовлених вадами галузевого законодавства, браком якісного методичного забезпечення, недостатнім рівнем професійної підготовки суб'єктів кваліфікації. Ці проблеми тісно пов'язані між собою, тож і вирішувати їх слід на основі комплексного підходу: шляхом вдосконалення нормативно-правового регулювання, розробки відповідних інструкцій, методик і рекомендацій, оновлення тематики й змісту занять службової підготовки працівників поліції.

2.3. Суб'єкт адміністративних проступків на автомобільному транспорті

Обов'язковою умовою правильної кваліфікації адміністративного проступку є точне встановлення його суб'єкта, тобто конкретної особи, дії чи бездіяльності якої спричинили небезпеку суспільним відносинам, охоронюваним санкціями адміністративно-деліктних норм. Відсутність суб'єкта означає відсутність складу

правопорушення в цілому. А без достовірної інформації про суб'єкта адміністративного проступку на транспорті, навіть попри очевидний факт вчиненого протиправного діяння, адміністративна справа взагалі не порушується. Чинне законодавство про адміністративну відповідальність допускає можливість здійснення спеціальних заходів, спрямованих на встановлення особи порушника, але тільки в тих випадках, коли таке встановлення не вимагає проведення складного комплексу слідчих дій та, відповідно, не передбачає значних часових і матеріальних затрат. Як правило, це відбувається лише у разі фізичної можливості затримати порушника на місці порушення або ж за наявності певних ідентифікаційних даних (наприклад, реєстраційного номеру транспортного засобу), достатніх для оперативного і точного встановлення особи.

Такий стан справ пояснюється величезною кількістю та порівняно низькою суспільною небезпекою адміністративних проступків у цілому та проступків на транспорті, зокрема. Матеріальна шкода від кожного з них є набагато меншою від витрат, які держава могла б зазнати у зв'язку з розшукуванням правопорушника. Можна лише уявити, до яких колосальних втрат і мізерних результатів призведе розшук суб'єктів правопорушень, передбачених ч. 3 ст. 109 КУпАП, ч. 3 ст. 116-2, ч. 3 ст. 177 КУпАП абощо, якщо особу порушника не вдалося встановити на місці. Таким чином, встановлення особи порушника є не тільки обов'язковим елементом процесу кваліфікації адміністративного проступку на автомобільному транспорті, а й необхідною умовою відкриття адміністративного провадження в справі [111, с. 134].

Як відомо, суб'єкт адміністративного проступку – це не абстрактне явище. Це реальна фізична або юридична особа, фактичними діями (бездіяльністю) якої було порушено конкретні норми права та створено реальну небезпеку для суспільних відносин. Разом із тим, як справедливо зазначається в науковій літературі, склад правопорушення містить не загальний опис реальної людини, а охоплює низку визначених ознак, котрі дозволяють здійснити соціальну та юридичну оцінку особи порушника [8, с. 40; 112, с. 75; 113, с. 109; 114, с. 32-33].

Такі ознаки суб'єкта адміністративних правопорушень прийнято поділяти на

загальні та спеціальні. Загальні ознаки (вік і осудність) – характеризують особу порушника, як таку, що в силу свого рівня психологічного розвитку та поточного (на момент вчинення делікту) психічного стану, є здатною усвідомлювати протиправний та антисоціальний характер своєї поведінки, а також нести за свої дії адміністративну відповідальність. Натомість, спеціальні ознаки – це ознаки, котрі включаються до складів лише окремих правопорушень, вчинення яких нерозривно пов’язане з певним правовим, професійним, фізичним, поведінковим або іншим статусом особи [111, с. 135].

Якщо встановлення загальних ознак суб’єкта є обов’язковим для кваліфікації всіх без винятку адміністративних проступків, то спеціальні ознаки підлягають встановленню лише тоді, коли вони містяться в законодавчому описі конкретного правопорушення, тобто спеціально вказані у відповідному положенні (статті, частині, пункті тощо) визначеного нормативно-правового акту.

Варто зауважити, що у вітчизняній теорії права мають місце спроби вибудувати певний алгоритм встановлення ознак суб’єкта адміністративного проступку. “У процесі кваліфікації адміністративного делікту, – пише Г. К. Голубева, – спочатку належить встановлювати, чи досягла особа встановленого законом віку, з якого настає адміністративна відповідальність, а вже потім констатувати її осудність. Останнім кроком у встановленні ознак суб’єкта адміністративного делікту є виявлення наявності ознак спеціального суб’єкта посягання” [8, с. 40-41]. Але з таким підходом можна погодитись лише частково. Кваліфікація в цілому та встановлення ознак суб’єкта адміністративного проступку, зокрема, являють собою нелінійний, багатовекторний пізнавальний процес. Цей процес передбачає комплексну оцінку посягання, ознаки якого пізнаються та оцінюються не “нарізно” і не “по черзі”, а в своєму взаємозв’язку. Залежно від обставин справи, наявних доказів, фактичних ознак правопорушення та умов кваліфікації послідовність встановлення ознак адміністративного проступку може варіюватися. Причому відсутність спеціальних ознак може бути настільки очевидною, що їх встановлення взагалі “випадає” з алгоритму кваліфікації.

Наочним прикладом може слугувати процес встановлення ознак суб'єкта при кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті. В одних випадках (зокрема, при кваліфікації порушень ПДР, вчинюваних пішоходами) першою ознакою суб'єкта, яка підлягає встановленню, є вік порушника, наступною – осудність. При цьому спеціальні ознаки суб'єкта суб'єктом кваліфікації не з'ясовуються. Натомість, у разі кваліфікації водійських правопорушень у першу чергу встановлюється спеціальна ознака суб'єкта – наявність спеціального права на керування транспортним засобом, а вже з неї логічно “виводиться” висновок про досягнення порушником віку адміністративної відповідальності. Таким чином, можемо констатувати, що реальна правозастосовна практика не затискає суб'єкта кваліфікації у лещата суворо заданих алгоритмів, надаючи йому можливість оптимізувати оцінно-пошукову роботу залежно від характеру правопорушення та інших обставин справи.

З огляду на викладене, застосований нижче порядок висвітлення ознак суб'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті слід вважати умовним. Він ґрунтується на доктринальній традиції опису ознак складу правопорушення і не детермінує алгоритм встановлення ознак суб'єкта делікту в процесі практичного застосування адміністративно-деліктних норм.

Безпосередній розгляд ознак суб'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті варто розпочати із загальної ознаки віку. Відповідно до ст. 12 КУпАП адміністративній відповідальності підлягають особи, яким на момент вчинення правопорушення виповнилося 16 років [50]. На думку законодавця, саме з цього віку особа здатна повною мірою усвідомлювати протиправний характер і суспільну небезпеку адміністративних проступків.

Варто зазначити, що у відповідному положенні КУпАП мова йде про мінімальний віковий поріг адміністративної відповідальності. За жодних обставин цей поріг не може бути знижений. Але в окремих випадках законодавець його підвищує, встановлюючи адміністративну відповідальність за делікти, які, а ргіогі, можуть бути вчинені тільки особою старшого віку. До числа таких деліктів належить цілий ряд адміністративних проступків на автомобільному транспорті,

як-то: керування водієм транспортним засобом, який використовується для надання послуг з перевезення пасажирів, що має несправності або не відповідає вимогам стандартів (ч. 2 ст. 121 КУпАП); порушення правил перевезення пасажирів під час надання послуг з перевезення пасажирів (ст. 121-2 КУпАП); порушення правил навчальної їзди (ч. 2 ст. 122 КУпАП); порушення порядку видачі документа про технічну справність транспортного засобу та спеціального знака про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ст. 127-1 КУпАП); випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам або без необхідних документів (ст. 128 КУпАП); порушення правил перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів (ст. 132-1 КУпАП); порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом (ст. 133-1 КУпАП); порушення правил здійснення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів (ст. 133-2 КУпАП) [50].

Хоча в перерахованих положеннях КУпАП вік порушника спеціально не вказаний, тим не менш, специфіка відповідних проступків обумовлює можливість їх вчинення винятково повнолітньою (тобто 18-річною) або старшою особою. Так, наприклад, порушення правил проїзду великовагових транспортних засобів може бути скоєне лише водіями категорій “С” та “СЕ”, котрі відповідно до чинного законодавства присвоюються особі по досягненню нею 19 років. Суб'єктами порушень правил надання послуг перевезення пасажирів виступають водії категорій “D1” або “D”, обидві з яких можуть бути присвоєні тільки з 21-річного віку (див. п.6 Постанови Кабінету Міністрів України від 08.05.1993р. № 340 “Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами”) [115].

Важливою загальною ознакою суб'єкта адміністративного проступку є осудність. Зауважимо, що чинне адміністративно-деліктне законодавство не містить офіційного визначення поняття осудності. Зважаючи на це, вітчизняні

науковці та практики в його розумінні мусять відштовхуватись від протилежного, а саме – від законодавчого визначення поняття “неосудність”, закріпленого у ст. 20 КУпАП. Згідно з цією статтею, неосудність являє собою: “нездатність особи під час вчинення протиправної дії чи бездіяльності усвідомлювати свої дії або керувати ними внаслідок хронічної душевної хвороби, тимчасового розладу душевної діяльності, слабоумства чи іншого хворобливого стану” [50]. Виходячи із наведеного, стан осудності прийнято констатувати на основі її двох обов’язкових компонент – інтелектуальної та вольової.

Інтелектуальна компонента осудності передбачає здатність особи критично осмислювати та об’єктивно оцінювати власну поведінку, співвідносячи її з нормами права, суспільним благом, суб’єктивними правами, свободами та інтересами інших суб’єктів. Іншими словами, ця компонента має місце, якщо особа під час вчинення нею адміністративного проступку усвідомлювала фактичний (діяльнісний) аспект своєї поведінки, її протиправний характер та антисоціальну спрямованість.

У свою чергу, вольова компонента осудності втілена у здатності особи контролювати свої дії (бездіяльність), керувати ними, спрямовувати їх на досягнення певної мети. У вольовій компоненті осудності втілена спонукальна, активна роль свідомості, яка окреслює бажану для особи мету, визначає способи і засоби її досягнення та, у кінцевому підсумку, забезпечує їх цілеспрямоване застосування.

Як підкреслює Т. О. Гуржій, відсутність на момент вчинення посягання будь-якої з компонент осудності автоматично свідчить про неосудність особи, а отже, й про відсутність в її діях складу адміністративного проступку [112, с. 77]. Разом із тим слід мати на увазі, що в Україні діє презумпція психічного здоров’я, відповідно до якої “кожна особа вважається такою, що не має психічного розладу, доки наявність такого розладу не буде встановлена на підставах та в порядку, визначених законодавством” [116, с. 208].

Як наслідок, у кваліфікації адміністративних проступків осудність суб’єкта підлягає встановленню не завжди, а лише за наявності обґрунтованого припущення

про те, що під час скоєння протиправних дій (бездіяльності) він не міг усвідомлювати свою поведінку або керувати нею. У таких випадках відповідним рішенням суду або органу досудового слідства повинна бути призначена судово-психіатрична експертиза, яка проводиться в Українському науково-дослідному інституті соціальної і судової психіатрії та наркології МОЗ України, центрах судово-психіатричних експертиз, відділеннях (амбулаторних, стаціонарних експертиз), котрі є структурними підрозділами психоневрологічних (психіатричних) лікарень, психоневрологічних диспансерів [117].

Втім, на сьогодні практика проведення судово-психіатричних експертиз у справах про адміністративні проступки на автомобільному транспорті фактично відсутня. Головна причина тому – законодавча невизначеність підстав, кола суб'єктів та процедури їх призначення. Відповідно до п. 4 Порядку проведення судово-психіатричної експертизи, затвердженого Наказом Міністерства охорони здоров'я України від 08.10.2001 р. № 397, організаційні та процесуальні питання судово-психіатричних експертиз в адміністративних справах регламентуються Законами України “Про судову експертизу”, “Про психіатричну допомогу”, КУпАП, а також цим Порядком [117]. Проте, насправді, жоден із перерахованих законодавчих актів не містить відповідних положень. І в чинному КУпАП словосполучення “судово-психіатрична експертиза” взагалі не згадується.

Цілком очевидно, що такий стан справ не відповідає нагальним потребам адміністративно-юрисдикційної практики. З одного боку, він унеможливує системне та одноманітне проведення судово-психіатричних експертиз в адміністративних справах. З іншого – ним обумовлена відсутність гарантій законності таких експертиз, а також гарантій захисту від необґрунтованого поміщення осіб до медичних закладів.

Зважаючи на це, у рамках реалізації Національної стратегії у сфері прав людини Кабінетом Міністрів України наприкінці 2017 року було розроблено та винесено на розгляд Верховної Ради України законопроект №7472 “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо проведення судово-психіатричної експертизи в адміністративному провадженні” [118; 119; 120]. Даним

законопроектом пропонується доповнити чинні КУпАП, Закон України “Про судову експертизу” та Закон України “Про безоплатну правову допомогу” низкою положень, спрямованих на формування дієвого механізму призначення судово-психіатричних експертиз у справах про адміністративні правопорушення. Відповідні зміни передбачають уточнення поняття неосудності (зокрема, вилучення вказівки на конкретні причини хворобливого стану психіки); надання суб’єкту адміністративної юрисдикції права призначати судово-психіатричну експертизу за клопотанням особи, що притягується до відповідальності, або її представника; можливість призначення експертизи судом без згоди особи; визначення підстав призначення судово-психіатричної експертизи; зупинення адміністративного провадження на строк проведення судово-психіатричної експертизи; особливості накладення адміністративних стягнень у разі призначення судово-психіатричної експертизи тощо [120].

Погоджуючись із важливістю пропонованих змін, маємо зауважити, що ними не передбачено законодавчого закріплення поняття “осудність”. Фактично це означає, що в ході кваліфікації адміністративного проступку, уповноважені суб’єкти, як і раніше, будуть змушені констатувати осудність порушника на основі антонімічного поняття неосудності. З нашого погляду, такий підхід, коли встановлення ознак суб’єкта адміністративного проступку відбувається не на чітко визначених нормативних підставах, а шляхом логічної контрапозиції, навряд чи вартий широкого застосування. У зв’язку з викладеним, вважаємо за доцільне доповнити ст. 20 КУпАП частиною 1 такого змісту: “Осудною визнається особа, яка під час вчинення адміністративного правопорушення була здатною усвідомлювати свої дії (бездіяльність) та керувати ними”.

Як вже було зазначено вище, ознаки мінімального віку адміністративної відповідальності та осудності мають загальний характер. Вони завжди притаманні суб’єктам адміністративних проступків, а їх відсутність унеможливорює кваліфікацію скоєного як адміністративного проступку та, відповідно, притягнення особи до адміністративної відповідальності.

У свою чергу, спеціальні ознаки – це ознаки, котрі включаються до складів

лише окремих правопорушень, вчинення яких нерозривно пов'язане з певним правовим, професійним, фізичним, поведінковим або іншим статусом особи. Вони обов'язково вказуються у змісті законодавчих положень про відповідальність за конкретні проступки і є обов'язковими для встановлення при їх кваліфікації. Суб'єктів, які характеризуються такими ознаками, у вітчизняній теорії адміністративного права, іменують спеціальними суб'єктами.

Спеціальні ознаки притаманні суб'єктам адміністративних проступків на автомобільному транспорті, передбачених статтями 121, 121-1, 121-2, 122, 122-1, 122-2, 122-4, 122-5, 123, 124-1, 127, 127-1, 127-2, 128, 128-1, 129, 130, 132-1, 133-1, 133-2, ч. 1 ст. 140 КУпАП. Аналіз цих статей дозволяє виділити такі категорії спеціальних суб'єктів:

1) водій автотранспортного засобу, тобто особа, яка керує автотранспортним засобом та має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Водієм також вважається особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в ньому [121; 111, с. 135].

Відповідно до Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 8 травня 1993 р. № 340, особи допускаються до керування транспортними засобами за наявності у них національного посвідчення водія України на право керування т/з таких категорій: “А1” - мопеди, моторолери та інші двоколісні (триколісні) т/з із двигуном внутрішнього згоряння об'ємом до 50 см³ або електродвигуном потужністю до 4 кВт; “А” – мотоцикли та інші двоколісні т/з, робочий об'єм двигуна яких становить 50 см³ і більше (потужність електродвигуна – 4 кВт і більше); “В1” - квадро- і трицикли, мотоколяски та інші триколісні (чотириколісні) т/з, максимальна маса яких не перевищує 400 кілограмів; “В” – автомобілі з максимальною масою до 3,5 т та кількістю пасажирських місць для сидіння – до 8; “С1” – вантажні автомобілі, максимальна маса яких становить від 3,5 до 7,5 т; “С” – вантажні автомобілі з максимальною

масою від 7,5 т; “D1” - автобуси, в яких кількість пасажирських місць для сидіння не перевищує 16; “D” - автобуси з кількістю пасажирських місць для сидіння понад 16; “BE”, “C1E”, “CE”, “D1E”, “DE” - состави транспортних засобів з тягачем категорії “B”, “C1”, “C”, “D1” або “D” відповідно; “T” - трамваї та тролейбуси [115].

Значна частина так званих “водійських” порушень можуть бути вчинені водіями будь-яких категорій. Але в багатьох випадках спеціальним суб’єктом адміністративного проступку на автомобільному транспорті є водій визначеної категорії. Так, адміністративні проступки, передбачені ч. 2 ст. 121 КУпАП, ст. 121-2 КУпАП, ч. 3 ст. 123 КУпАП (у частині порушення правил пасажирських перевезень), а також ч.ч. 1-3, 7, 10 ст. 133-1 КУпАП, можуть вчинятися тільки водіями категорій “D” та “D1”; адміністративні проступки, передбачені ч. 9 ст. 133-1 КУпАП, 133-2 КУпАП, – водіями категорій “C”, “CE”, “D” та “D1”; адміністративні проступки, передбачені ст. 132-1 КУпАП (в частині порушення правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів) – водіями категорій “C” або “CE” [111, с. 135].

При цьому для кваліфікації окремих адміністративних проступків потрібно констатувати наявність у особи не тільки права керування транспортними засобами, а й певного водійського стажу. Наприклад, суб’єктами перевезення небезпечних вантажів, а отже, й суб’єктами порушення відповідних правил (тобто адміністративних проступків, передбачених ч. 3 ст. 123-3 та ст. 132-1 КУпАП), можуть бути лише: а) особи, які останні три роки працюють водіями транспортних засобів відповідної категорії; б) військовослужбовці строкової військової служби, особи рядового та молодшого начальницького складу служби цивільного захисту, які пройшли спеціальну підготовку та стажування впродовж шести місяців [115];

2) *власник (належний користувач) транспортного засобу*. Відповідно до чинного законодавства (див.: ст. 14-2, 122 та 123 КУпАП), суб’єктами порушень Правил дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі або в режимі фотозйомки (відеозапису), можуть бути: фізична особа, на яку зареєстровано транспортний засіб; керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, або особа, що виконує його повноваження; належний

користувач транспортного засобу [111, с. 135].

Варто зазначити, що у випадках автоматичної, фото або відео- фіксації порушень Правил дорожнього руху особа суб'єкта відповідальності за його вчинення встановлюється за допомогою відповідних державних реєстрів: Єдиного державного реєстру МВС України (в КУПАП – “Єдиний державний реєстр транспортних засобів”), а також Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців і громадських формувань.

Якщо в ході кваліфікації було з'ясовано, що Єдиний державний реєстр МВС України містить дані і про власника транспортного засобу і про його належного користувача, то суб'єктом відповідальності за відповідне порушення визнається останній. Якщо ж транспортний засіб зареєстрований за юридичною особою, а в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців і громадських формувань відсутні дані про керівника такої особи, адміністративне стягнення накладається на особу, котра виконує його повноваження [111, с. 136];

3) *особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України.* Згідно зі ст. 122 КУПАП, якщо автотранспортний засіб був зареєстрований за кордоном (а отже, він не підлягає державній реєстрації в Україні і дані про нього в Єдиному державному реєстрі МВС України відсутні), то до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі або в режимі фотозйомки (відеозапису), до адміністративної відповідальності притягується особа, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України [50]. Інформація про таких осіб міститься в базі даних “Відомості про осіб, які перетнули державний кордон України”, яка перебуває у віданні Адміністрації Державної прикордонної служби України та є складовою інтегрованої міжвідомчої інформаційно-телекомунікаційної системи щодо контролю осіб, транспортних засобів та вантажів, які перетинають державний кордон “Аркан” [111, с. 135; 122].

Слід зазначити, що в умовах недостатньо розвинутої інформаційної взаємодії між Державною прикордонною службою України, МВС України та Національною поліцією України, встановлення особи, яка ввезла транспортний засіб на територію

України, та, відповідно, кваліфікація відповідних адміністративних проступків на транспорті нерідко становлять помітну проблему.

Особливо гостро ця проблема відчувалася до кінця 2018 року. Чинне на той час законодавство допускало тимчасове ввезення транспортних засобів з іноземною реєстрацією на територію України на строк до 1 року без зобов'язань щодо їх реєстрації в Україні. Таким чином, інформація про особу, яка ввозить транспортний засіб, акумулювалася тільки в органах Державної прикордонної служби України. При цьому жодних правових механізмів передачі такої інформації в розпорядження МВС України та Національної поліції України не існувало. Як наслідок, у разі автоматичної фіксації порушення Правил дорожнього руху транспортним засобом з іноземною реєстрацією, уповноважені підрозділи Національної поліції України не мали можливості оперативно встановити особу його водія чи, принаймні, юридичного власника. В умовах обмеженого строку накладення адміністративних стягнень (див. ст. 38 КУпАП) це дозволяло багатьом порушникам уникати відповідальності за скоєне.

Природно, така ситуація аж ніяк не сприяла поліпшенню деліктологічної ситуації на дорогах країни. За даними Національної поліції України, впродовж 2018 року в Україні сталося понад 9 тисяч ДТП за участю транспортних засобів з іноземною реєстрацією, що склало близько 5% від загальної кількості автомобільних аварій. З метою вирішення окресленої проблеми 8 листопада 2018 року було прийнято Закон України “Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України”. Важливими новелами цього закону стали: по-перше, запровадження обов'язкової державної реєстрації в одному з Сервісних центрів МВС України транспортних засобів особистого користування, тимчасово ввезених на митну територію України більш як на 30 днів; по-друге, запровадження постійного обміну інформацією про такі транспортні засоби та осіб, які їх ввозили чи поміщували в митний режим транзиту, між органами доходів і зборів, Державною прикордонною службою та органами Національної поліції; по-третє, покладення на органи доходів і зборів обов'язку передавати відповідну інформацію

органам Національної поліції в автоматизованому режимі [123].

Цей крок дозволив істотно спростити процес кваліфікації порушень Правил дорожнього руху за участю транспортних засобів з іноземною реєстрацією та зменшити кількість випадків уникнення від відповідальності за адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі. Тим не менш, проблема все ще далека від остаточного вирішення. З огляду на складність програмно-технічного забезпечення, налагодження міжвідомчого обміну інформацією здійснюється дуже повільно. Як наслідок, порушники отримують “фору” часу, достатню, для того щоб за допомогою різноманітних маніпуляцій (наприклад, шляхом тривалого виїзду за кордон) уникнути відповідальності за делікти на автомобільному транспорті. Викладене зумовлює необхідність прискорення роботи над створенням та впровадженням міжвідомчої системи обміну інформацією про транспортні засоби, які тимчасово ввозяться на територію України;

4) посадова особа, відповідальна за технічний стан, обладнання та експлуатацію транспортних засобів. Відповідно до ст.ст. 10 та 11 Закону України “Про дорожній рух”, посади фахівців з безпеки дорожнього руху обов’язково створюються: а) в автотранспортних підприємствах з 15 та більше одиницями транспорту (за умови якщо відповідні т/з дислокуються в одному населеному пункті); б) в центральних органах виконавчої влади, об’єднаннях, підприємствах та організаціях, де кількість осіб, зайнятих експлуатацією т/з, перевищує 50 чоловік [124].

На особу, яка обіймає посаду фахівця з безпеки дорожнього руху, покладено широке коло обов’язків, в тому числі “забезпечувати належний технічний стан транспортних засобів і дотримання екологічних вимог їх експлуатації; не допускати до керування транспортними засобами осіб, які не мають права на керування т/з відповідної категорії, не пройшли у встановлений строк медичного огляду, перебувають в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції; не випускати на лінію т/з, технічний стан яких не відповідає вимогам державних стандартів, правил дорожнього руху, а також якщо вони не зареєстровані у

встановленому порядку, переобладнані з порушенням вимог законодавства або не пройшли обов'язкового технічного контролю” [124]. Невиконання або неналежне виконання цих обов'язків тягне за собою адміністративну відповідальність за ст. 128, 129 та 132-1 КУпАП [111, с. 137].

У 2012-2013 роках А. В. Гуржій констатувала велику кількість помилок під час кваліфікації адміністративних проступків, пов'язаних з діяльністю осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання та експлуатацію транспортних засобів. Серед найбільш поширених помилок були названі: ставлення в вину порушень, не обумовлених виконанням посадових функцій щодо забезпечення транспортної безпеки (наприклад, порушень правил експлуатації, які мали місце після випуску т/з на лінію); притягнення водіїв до відповідальності за делікти, вчинені фахівцями з безпеки дорожнього руху; неправильне визначення конкретної посадової особи, винної у вчиненні правопорушення [16, с. 115; 17, с. 117].

Як свідчить аналіз сучасної юрисдикційної практики, за останні роки ситуація з приводу кваліфікації відповідних проступків мало змінилась. Так само, як і раніше, мають місце непоодинокі помилки у визначенні суб'єктів їх учинення, причому на рівні судів і першої, і другої інстанцій. Ось лише один із таких прикладів.

Постановою судді Святошинського районного суду м. Києва від 01.07.2017р. громадянина А., який керував автомобілем «ДАФ» із встановленими додатковими фарами, кількість, тип і колір яких не відповідають вимогам конструкції транспортного засобу, було визнано винним у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 4 ст. 121 КУпАП та позбавлено права керування транспортними засобами строком на три місяці. При цьому суд не взяв до уваги той факт, що громадянин А. на момент вчинення правопорушення перебував у службовому відрядженні на зазначеному автомобілі, який було випущено на маршрут з даними технічними несправностями, а отже, відповідне порушення повинно кваліфікуватись за ст. 128 КУпАП. Не врахував цю обставину і Апеляційний суд м. Києва у процесі розгляду скарги на рішення суду першої інстанції. У відповідній постанові Апеляційного суду зазначається, що: “саме

громадянин А. був водієм автомобіля «ДАФ», на даху якого були встановлені додаткові фари (що фактично **не оспорює** апелянт), тому він і повинен нести відповідальність... [125].

Помилковість такого рішення є очевидною, особливо в світлі того, що громадянин А. представив суду дорожній лист вантажного автомобіля, який свідчить про його перевірку та випуск на лінію уповноваженою посадовою особою з безпеки дорожнього руху. У даному контексті слід погодитись із тим, що “при з’ясуванні обставин справи суб’єкт кваліфікації має враховувати, що відповідальність фахівця з безпеки експлуатації транспортних засобів може бути одноосібною, тобто не супроводжуватись притягненням до відповідальності водія транспортного засобу” [17, с. 118];

5) посадова особа, відповідальна за утримання автомобільних доріг, вулиць та інших об’єктів дорожньої інфраструктури є суб’єктом адміністративних проступків, передбачених ст.ст. 128-1, 139 та 140 КУпАП. Слід зазначити, що встановлення конкретної посадової особи, винної у вчиненні зазначених правопорушень, значно залежить від виду та розташування автомобільної дороги, на якій таке порушення було скоєно. Відповідно до Закону України “Про автомобільні дороги” (ст. 5), всі автомобільні дороги поділяються на чотири типи: 1) дороги загального користування; 2) вулиці і дороги населених пунктів; 3) відомчі (технологічні) дороги; 4) автомобільні дороги на приватних територіях [126]. Відповідальність за стан кожного типу автомобільних доріг несуть їх балансоутримувачі [111, с. 137].

Для автомобільних доріг загального користування такими є Державне агентство автомобільних доріг України (далі – Укравтодор) та його регіональні підрозділи (служби автомобільних доріг в областях і м. Києві).

Дороги і вулиці міст та інших населених пунктів перебувають у віданні органів місцевого самоврядування і є комунальною власністю. Зважаючи на це, відповідальність за стан їх утримання несуть міські, сільські та селищні ради.

До відомчих (технологічних) автодоріг належать внутрішньогосподарські технологічні дороги, які перебувають у власності юридичних або фізичних осіб.

Відповідно, за якість проектування, будівництва, реконструкції, ремонту та безпеку експлуатації таких доріг відповідають їх власники [111, с. 137].

І, нарешті, відповідальність за стан доріг на приватних територіях несуть власники таких територій (фізичні або юридичні особи приватного права), а у разі передачі ними дороги в державну чи комунальну власність на підставі ст. 25 Закону України “Про автомобільні дороги” – відповідний регіональний підрозділ Укравтодору або місцева (міська, сільська, селищна) рада [126].

Варто додати, що у випадках порушення правил, норм і стандартів безпеки дорожнього руху при утриманні залізничних переїздів (ч. 1 ст. 140 КУпАП) їх суб’єктами виступають посадові особи АТ “Укрзалізниця” (як балансоутримувача магістральних залізничних колій) або посадові особи підприємств, установ, організацій, котрі є власниками під’їзних колій [127].

Важливими моментами у процесі встановлення суб’єкта відповідальності за порушення правил утримання автомобільних доріг і вулиць є: по-перше, чітке визначення юридичної особи, у віданні якої перебуває відповідна ділянка або об’єкт дорожньої інфраструктури; по-друге, ретельний аналіз функцій і повноважень посадових осіб з метою встановлення причинно-наслідкового зв’язку між діями (бездіяльністю) конкретного посадовця та суспільно-небезпечними наслідками порушення.

Обидва вказані моменти далеко не завжди належним чином враховуються уповноваженими суб’єктами кваліфікації. При цьому на практиці найбільші труднощі викликає питання про те, хто саме повинен нести відповідальність за порушення правил утримання автомобільних доріг і вулиць: безпосередньо орган влади (служба Укравтодору, місцева рада) чи підпорядковане йому дорожньо-експлуатаційне підприємство (державне, комунальне), котре є балансоутримувачем конкретної дороги/вулиці [111, с. 137].

У вирішенні цього питання суди всіх інстанцій, у тому числі Верховний Суд України, не демонструють чіткої, послідовної позиції. Зокрема, Верховний Суд України, розглянувши справу № 760/8191/15-ц від 07.11.2016 р. (у фабулі цієї справи йшлося про ДТП внаслідок наїзду автомобіля на незакріплену кришку

каналізаційного люку), погодився з висновком суду апеляційної інстанції про те, що відшкодування завданих збитків має здійснити балансоутримувач вулиці – КП “Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Солом'янського району м. Києва”. У результаті з названого КП на користь власника автомобіля було стягнуто 60 875 грн.

В іншій справі з аналогічною фабулою (справа № 373/1281/16-ц від 15.05.2018 р.) Верховний Суд України залишив у силі ухвалу суду апеляційної інстанції про стягнення заподіяних збитків з Переяслав-Хмельницької міської ради Київської області. При цьому правова позиція Переяслав-Хмельницької міської ради ґрунтувалася на тому, що виходячи з попередніх судових рішень у подібних справах, відповідальність за скоєне повинно нести Комунальне підприємство “Переяслав-Хмельницьке виробниче управління комунального господарства”, яке виступає балансоутримувачем відповідної вулиці.

І хоча в обох зазначених рішеннях йдеться про розгляд цивільних справ щодо відшкодування заподіяних матеріальних збитків, вони вельми наочно ілюструють проблему встановлення посадової особи, відповідальної за порушення правил утримання автомобільних доріг і вулиць як суб'єкта адміністративного проступку. Адже встановити таку особу можна лише з'ясувавши, який саме орган (підприємство, організація) несе безпосередню відповідальність за безпечні умови руху на конкретній ділянці дороги або вулиці [111, с. 138].

Про істотні проблеми у встановленні належного суб'єкта адміністративних проступків, передбачених ст.ст. 128-1, 139 та 140 КУпАП, свідчать не тільки матеріали юрисдикційної практики, а й результати соціологічних заходів. Опитування 112 працівників патрульної поліції (як суб'єктів попередньої кваліфікації) та 57 суддів судів загальної юрисдикції (як суб'єктів остаточної кваліфікації) засвідчило, що помітна частина респондентів не в змозі чітко визначити організаційну належність посадової особи, відповідальної за порушення правил утримання автомобільних доріг і вулиць в населених пунктах. Зокрема, 20% опитаних працівників патрульної поліції вважають, що суб'єктом зазначених порушень виступає уповноважена посадова особа місцевої (міської, сільської,

селищної) ради, 31% – стверджують, що таким суб'єктом є посадова особа комунального дорожньо-транспортного підприємства, 49% – не змогли дати однозначну відповідь на це питання (Рис. К.1). Схожі результати продемонструвало опитування суддів. На думку 18% респондентів, адміністративну відповідальність за порушення правил утримання автомобільних доріг і вулиць повинні нести представники місцевих рад, 59% – покладають відповідальність за відповідні порушення на працівників спеціалізованих комунальних підприємств, 23% – не визначилися з відповіддю (Рис. К.2).

Наведені дані переконливо свідчать про необхідність розробки та впровадження в практику методичних рекомендацій щодо встановлення суб'єктів відповідальності за адміністративні проступки, передбачених ст.ст. 128-1, 139 та 140 КУпАП. Але, безумовно, ключову роль у вирішенні окресленої проблеми повинна зіграти чітка позиція Верховного Суду, яка не допускала б різночитань та слугувала б надійним орієнтиром для прийняття рішень судами нижчих інстанцій.

Окрему проблему з'ясування посадової особи, винної у порушенні правил утримання автомобільних доріг і вулиць, становлять випадки, коли небезпечні умови руху або ДТП були спричинені так званими “позабалансними” об'єктами комунального господарства. Типовим прикладом є падіння на тротуари та/або проїзну частину дороги дерев, які не перебувають на балансі жодної організаційної структури. Юрисдикційна практика й тут не вирізняється одноманітністю.

Деякі суди визнають суб'єктом відповідальності за такі порушення місцеві ради та їх посадових осіб. Їх позиція ґрунтується на тому, що місцева рада, як розпорядник земель комунальної власності, зобов'язана визначитись із балансоутримувачем дерев, що ростуть на цих землях. І оскільки рада цього не зробила, то відповідальність лежить саме на ній. У свою чергу, Верховний Суд за результатами однієї з таких справ (справа № 2-1474/11-ц від 04 квітня 2018 р.) наголосив, що чинне законодавство покладає на місцеві ради лише функцію затвердження правил благоустрою відповідних населених пунктів. Натомість, безпосередня організація такого благоустрою, визначення балансоутримувача та контроль за станом зелених насаджень належить до відання виконавчих органів

місцевих рад. Тож саме вони і повинні нести відповідальність за скоєне [128]. Вважаємо такий підхід цілком обґрунтованим. Адже і Закон України “Про місцеве самоврядування” (ст. 30), і Закон України “Про благоустрій населених пунктів” (ст. 10) відносять організацію та забезпечення благоустрою земель комунальної власності до компетенції (а отже, й до сфери відповідальності) виконавчих органів місцевих рад.

б) інші посадові особи. Нерідко спеціальним суб’єктом адміністративних проступків на автомобільному транспорті законодавець визначає посадову особу як таку (тобто без конкретизації її організаційної належності або характеру здійснюваних повноважень). Утім, з контексту відповідних положень КУпАП недвозначно випливає, що суб’єктом відповідних проступків може бути не будь-яка посадова особа взагалі, а посадова особа суб’єкта (органу, підприємства), яка спеціалізується на транспортній діяльності [111, с. 138].

Суб’єктами порушення порядку видачі документа про технічну справність транспортного засобу (ч.ч. 1, 2 ст. 127-1 КУпАП) є посадові особи підприємств, інформація про яких внесена до Реєстру суб’єктів проведення обов’язкового технічного контролю транспортних засобів та які мають у власності/користуванні необхідне устаткування для перевірки технічного стану т/з на відповідність вимогам безпеки дорожнього руху й охорони навколишнього природного середовища (див. п. 7 та додаток 2 Порядку проведення обов’язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 30.01.2012 р. № 137) [129].

Суб’єктом порушення порядку укладення договору обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ч. 3 ст. 127-1 КУпАП) є посадова особа страховика, тобто фінансової установи (товариства), яка має ліцензію на здійснення страхової діяльності [130].

Суб’єктами порушень правил надання послуг з перевезення пасажирів (ч.ч. 1, 2 та 5 ст. 133-1 КУпАП) визнаються посадові особи підприємств, які

провадять господарську діяльність з внутрішніх та/або міжнародних перевезень пасажирів автобусами, а також посадові особи підприємств, атестованих як власники автостанцій (див. розділи 2, 5, 6 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. № 176) [131].

І лише у разі порушення правил, норм і стандартів під час виготовлення та ремонту транспортних засобів і деталей до них (ч. 1 ст. 128-1 КУпАП) суб'єктами адміністративної відповідальності можуть виступати посадові особи будь-яких підприємств, установ та організацій, незалежно від форми власності чи профілю діяльності (після скасування у 2010 році обов'язково ліцензування виробництва автомобілів та автобусів така діяльність може здійснюватись будь-яким суб'єктом господарювання) [111, с. 138].

Огляд сучасної правозастосовної практики свідчить, що причиною багатьох помилок у процесі кваліфікації адміністративних проступків є вельми поверхневий аналіз функцій і повноважень посадових осіб, задіяних у функціонуванні транспортної системи. Суб'єкти кваліфікації не завжди приділяють цьому належну увагу, внаслідок чого багато адміністративних справ порушуються щодо неналежних суб'єктів та не мають перспектив для вирішення по суті.

б) землекористувачі ділянок, прилеглих до автомобільних шляхів. Єдині Правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, користування ними та охорони, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 р. № 198, покладають на власників та користувачів земельних ділянок, які межують зі смугою відведення заміських автодоріг або червоними лініями доріг і вулиць населених пунктів, обов'язки: утримувати в належному стані виїзди з цих ділянок; запобігати винесенню на дорожні об'єкти землі, каміння та інших матеріалів, сміття; установлювати та утримувати в справному стані огорожі; вживати заходів щодо запобігання неконтрольованому виходу худоби та свійських птахів на дорожні об'єкти etc. [132]. Невиконання зазначених обов'язків тягне за собою відповідальність за ст. 142 КУпАП "Порушення землекористувачами правил утримання ділянок, прилеглих до

автомобільних шляхів” [111, с. 138].

В аспекті правового визначення та встановлення суб'єкта адміністративних проступків, передбачених ст. 142 КУпАП, слід звернути увагу на таку проблему. Попри те, що чинне законодавство закріплює обов'язки щодо утримання придорожніх ділянок і об'єктів за різними категоріями суб'єктів (власниками земельних ділянок та землекористувачами), до адміністративної відповідальності за їх порушення (невиконання, неналежне виконання) можуть притягуватись тільки землекористувачі, тобто “юридичні та фізичні особи (резиденти і нерезиденти), яким відповідно до закону надані у користування земельні ділянки державної та комунальної власності, у тому числі на умовах оренди” [133].

Більш того, із санкції ст. 142 КУпАП випливає, що суб'єктами порушення правил утримання ділянок, прилеглих до автомобільних шляхів, можуть бути не всі користувачі таких ділянок. Запровадивши відповідальність громадян і посадових осіб органів (підприємств, організацій), законодавець не передбачив її для фізичних осіб-підприємців. Між тим, сьогодні значна частина земель, прилеглих до автомобільних доріг (передусім у населених пунктах), перебуває в користуванні саме цієї категорії суб'єктів підприємницької діяльності. Схожу ситуацію, коли за однорідні (як з точки зору характеру вчинення, так і з точки зору суспільної небезпеки) протиправні вчинки адміністративна відповідальність встановлюється вибірково, неможливо визнати прийнятною. Вона створює передумови для помилок під час кваліфікації, притягнення до відповідальності неналежних суб'єктів та оскарження юрисдикційних рішень. З огляду на це, видається доцільним внесення змін до ст. 142 КУпАП з метою поширення її дії на фізичних осіб – підприємців, а також на посадових осіб органів (підприємств, установ, організацій), котрі є власниками земельних ділянок, прилеглих до автомобільних шляхів [111, с. 139].

7) консультанти (уповноважені) з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів. Відповідно до п. 1.8.3.1 Додатку А Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (див. Закон України від 02.03.2000 р. № 1511-III “Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне

дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)”, кожне підприємство, діяльність якого включає автомобільне перевезення небезпечних вантажів або пов’язані з ним операції щодо пакування, навантаження, наповнення або розвантаження, призначає одного чи декількох консультантів з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів, завдання яких полягає в сприянні запобіганню небезпеці для людей, майна та довкілля, властивій такого роду діяльності [134; 135].

Функції консультанта з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів можуть також виконуватись керівником підприємства, працівником підприємства, який виконує інші обов’язки або особою, котра не працює на цьому підприємстві, але може виконувати відповідні функції. Якщо на підприємстві (установі, організації) немає спеціально призначеного консультанта з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів, відповідні функції автоматичного покладаються на його керівника. Але в будь-якому разі особа, котра виконує ці функції, повинна пройти спеціальну підготовку, скласти кваліфікаційний іспит та отримати відповідне свідоцтво в одному з сервісних центрів МВС.

Перелік функцій і повноважень, покладених на консультанта з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів, є достатньо широким. Це, зокрема, і нагляд за додержанням правил перевезень вантажів, що становлять небезпеку, і консультування підприємства (установи, організації) з питань перевезення таких вантажів, і підготовка щорічних звітів для адміністрації підприємства (установи, організації), і розслідування обставин надзвичайних подій, які сталися під час перевезення небезпечних вантажів, і багато інших. Втім, з точки зору кваліфікації адміністративних проступків, предметний інтерес становлять лише ті з них, які мають безпосередній вплив на безпеку дорожнього руху та його учасників. Насамперед це: контроль за дотриманням правил маркування та вимог щодо ідентифікації небезпечних вантажів; перевірка обладнання, яке використовується для упаковки, наповнення, завантаження чи розвантаження небезпечних вантажів; ознайомлення працівників підприємства (установи, організації) з вимогами безпеки перевезення небезпечних вантажів; перевірка наявності на транспортних

засобах належних документів та обладнання для забезпечення безпеки небезпечних вантажів тощо (див. п. 1.8.3.3. Додатку А Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів) [134].

Невиконання або неналежне виконання вказаних функцій є підставою для притягнення консультанта з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів до відповідальності за вчинення адміністративного проступку, передбаченого ст. 132-1 КУпАП. При цьому уповноважений суб'єкт кваліфікації обов'язково повинен переконатись у тому, що причиною порушення стало невиконання (неналежне виконання) функцій саме консультанта з безпеки перевезення небезпечних вантажів, а не іншої посадової особи установи (підприємства, організації). Адже в юрисдикційній практиці відомі непоодинокі випадки, коли за порушення, допущені консультантами з безпеки перевезення небезпечних вантажів, до відповідальності притягувались особи, відповідальні за випуск транспортного засобу на лінію, і навпаки [16, с. 116; 111, с. 140].

Слід погодитись із тим, що головною умовою уникнення такого роду помилок є прискіпливе вивчення обставин справи. У процесі кваліфікації надзвичайно важливо з'ясувати характер посягання, визначити, в порушенні яких саме правил воно втілювалось, та на підставі аналізу посадових (службових) функцій встановити особу, відповідальну за їх дотримання [17, с. 118, 119];

8) *інспектори з паркування*. Наприкінці 2017 року в Україні було здійснено масштабну реформу у сфері паркування транспортних засобів. Поряд із затвердженням вимог щодо облаштування паркувальних майданчиків та впорядкуванням механізмів оплати послуг паркування, дана реформа передбачила створення при виконавчих органах сільських, селищних, міських рад інспекційних підрозділів з питань паркування. Працівникам таких підрозділів – інспекторам з паркування – було надано широкі юрисдикційні, повноваження, зокрема, щодо фіксації порушень правил паркування, а також правил зупинки/стоянки транспортних засобів в межах населеного пункту, складання відповідних адміністративних протоколів, здійснення заходів адміністративного забезпечення (тимчасової евакуації транспортних засобів) та накладення адміністративних

стягнень за адміністративні проступки, передбачені ч.ч. 1,3 ст. 122 та ч.ч. 1, 2 ст. 152-1 КУпАП [111, с. 140].

З метою попередження можливих зловживань з боку інспекторів законодавець доповнив чинний КУпАП статтею 127-2, котра встановила їх відповідальність за прийняття готівкових коштів для оплати послуг з паркування транспортних засобів та/або оплати штрафів, накладених на місці вчинення правопорушення (ч. 2), а також за повторне (впродовж року) вчинення цього порушення (ч. 3) [136].

Наразі процес формування інспекційних підрозділів з питань паркування в місцевих радах ще далекий від остаточного завершення. Станом на 01.02.2019 року такі підрозділи створені тільки в м. Києві та окремих обласних центрах, причому здебільшого вони лишаються недоукомплектованими. Тож стала практика юрисдикційної діяльності, а тим більше – практика притягнення інспекторів з паркування до адміністративної відповідальності, в Україні поки не напрацьована. Проте вже на цьому етапі доводиться говорити про очевидні вади нинішньої редакції ч. 2 ст. 127-2 КУпАП. Адже ні чинне законодавство, ані положення про інспекторів з паркування, які ухвалюються місцевими радами, не покладають на інспекторів функцію стягнення оплати послуг з паркування транспортних засобів. Відповідно, прийняття ними готівкових коштів для оплати за паркування не може вважатися порушенням встановленого порядку грошових розрахунків, а являє собою випадок прийняття неправомірної вигоди службовою особою, тобто злочин, передбачений ч. 1 ст. 368 КК України. За таких обставин адміністративна деліктизація означеного діяння позбавлена прикладного сенсу. Оскільки конкуренцію між нормами адміністративно-деліктного та кримінального права завжди “виграє” остання, відповідне положення КУпАП неможливо застосувати на практиці. Зважаючи на це, видається доцільним вилучити його зі змісту ч. 2 ст. 127-2 КУпАП [111, с. 140-141].

9) керівник суб'єкта господарювання є суб'єктом порушення порядку тимчасового затримання транспортних засобів та їх зберігання (ч. 1 ст. 127-2 КУпАП). Відповідно до чинного законодавства, тимчасове затримання

транспортного засобу здійснює поліцейський або інспектор з паркування шляхом його доставлення на спеціальний майданчик чи стоянку Національної поліції, її територіальних органів, а також підприємств, установ та організацій, з якими територіальними органами Національної поліції укладено договори [137; 138]. Безпосереднє доправлення транспортного засобу на спецмайданчик або стоянку здійснюється за допомогою спеціальних автомобілів-евакуаторів суб'єктами господарювання (підприємствами, установами, організаціями, фізичними особами-підприємцями), які спеціалізуються на транспортуванні транспортних засобів, і з якими територіальні органи поліції / органи місцевого самоврядування також уклали відповідний договір.

Саме ці суб'єкти (власники евакуаторів, майданчиків і стоянок) несуть матеріальну відповідальність за шкоду, заподіяну транспортному засобу під час його транспортування та зберігання. І саме вони (точніше, їх керівники) є відповідальними за порушення встановленого порядку транспортування/зберігання транспортних засобів, у тому числі за провадження такої діяльності без відповідного поліса обов'язкового страхування цивільної відповідальності [111, с. 141].

Зазвичай, на практиці встановлення керівника суб'єкта господарювання, відповідального за порушення порядку транспортування/зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів, особливих труднощів на складає. Відповідна інформація розміщена в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців і громадських формувань. Виняток становлять випадки, коли внаслідок кадрових змін або інших організаційних обставин посада керівника підприємства (установи, організації) лишається вакантною.

Чинний КУпАП не дає прямої відповіді на питання, хто саме в таких випадках є суб'єктом правопорушення та, відповідно, адміністративної відповідальності. Відтак, суб'єкти кваліфікації визначають особу порушника, керуючись принципом аналогії закону. За основу аналогії береться ст. 14-2 КУпАП, котра регулює загальні питання відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі або в режимі відео- та фотозйомки. На

підставі положень цієї статті, за відсутності інформації про керівника юридичної особи – суб'єкта надання послуг з евакуації/зберігання транспортних засобів, до відповідальності притягується посадова особа, яка виконує його повноваження.

В умовах законодавчої невизначеності така практика є прийнятною, але навряд чи її можна вважати абсолютно виправданою. Адже прийняття юрисдикційних рішень на основі аналогії закону (а не на основі чіткого слідування його приписам) – це вимушений крок, обумовлений “прогалинами” в законодавстві. Він завжди містить у собі ризики юридичних конфліктів і розглядається скоріше як виняток із загальної моделі правозастосування.

З огляду на викладене, видається доцільним вказати безпосередньо в ч. 1 ст. 127-2 КУпАП, що у разі відсутності керівника суб'єкта господарювання адміністративну відповідальність за порушення порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів несе особа, яка офіційно виконує його обов'язки.

Говорячи про суб'єкта порушення порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів, неможливо оминати увагою й іншу проблему. Як було зазначено вище, чинне законодавство допускає поміщення тимчасово затриманого транспортного засобу не тільки на стоянки/спецмайданчики суб'єктів господарювання, а й на стоянки Національної поліції, її територіальних органів (див. п. 3 Постанови Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2018 р. № 990 “Про затвердження Порядку тимчасового затримання інспекторами з паркування транспортних засобів та їх зберігання”) [138]. Разом із тим, питання відповідальності органів Національної поліції (матеріальну) та її посадових осіб (адміністративну) за шкоду, завдану транспортному засобу під час зберігання, нормативно не врегульовуються. У разі заподіяння такої шкоди до посадових осіб Національної поліції не можуть бути застосовані навіть заходи дисциплінарної відповідальності в порядку ст. 15 КУпАП. Адже нинішня редакція ч. 1 ст. 127-2 КУпАП визнає суб'єктами вчинення передбачених нею проступків лише керівника суб'єкта господарювання та фізичну особу – підприємця. Таким чином, на сьогодні відносини з приводу цілісності та схоронності майна, яке перебуває на

тимчасовому зберіганні в органах Національної поліції, лишаються без надійного правового захисту.

Оптимальним шляхом розв'язання цієї проблеми на рівні адміністративно-деліктного законодавства має стати доповнення ч. 1 ст. 127-2 КУпАП положенням, яке передбачало б адміністративну відповідальність посадових осіб органів влади за порушення ними правил зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів.

10) фізичні особи – підприємці (громадяни – суб'єкти господарської (підприємницької) діяльності) можуть виступати суб'єктами адміністративних проступків, передбачених ст.ст. 127-2, 128, 129, 132-1, 133-1, 133-2, 139 та 140 КУпАП. В Україні відповідальність приватних підприємців за вчинення адміністративних правопорушень на автомобільному транспорті послідовно впроваджується, починаючи з 2000 року, коли чинний КУпАП було доповнено статтями 133-1 “Порушення правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту” та 133-2 “Порушення умов і правил здійснення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів”. Обидві зазначені статті, як і низка наступних законодавчих новел, стали закономірною реакцією держави на стрімке збільшення числа приватних перевізників та їх питомої ваги на ринку транспортних послуг. Ця тенденція актуалізувала питання забезпечення безпеки автотранспортних перевезень тими суб'єктами надання транспортних послуг, які не мали статусу юридичних осіб, а отже не підпадали під дію тогочасного адміністративно-деліктного законодавства [111, с. 141].

Як засвідчив подальший розвиток подій, відповідні кроки законодавця були цілком виправданими. Якщо у 2011 році* з вини власників ліцензованого транспорту (в переважній більшості випадків належного приватним підприємцям) сталося 4821 ДТП, то вже за два роки (2013р.) їх кількість зменшилась на третину (до 3248 ДТП). У 2017 році відповідний показник становив 2992 ДТП, у 2018 році – 2596 ДТП, а в 2019 році – 2916 ДТП [139].

* Саме з цього року в Україні ведеться офіційний облік ДТП за участю ліцензованого автомобільного транспорту. Відповідні статистичні дані за попередні роки – відсутні.

Разом із тим, внаслідок того, що відповідні зміни вносились поетапно, без чіткої кореляції між собою та чинним господарським законодавством, у зазначених вище статтях КУпАП виникла певна термінологічна розбіжність. Якщо суб'єкти адміністративних проступків, передбачених ст.ст. 128, 129, 132-1, 139 та 140 КУпАП визначені як “громадяни-суб'єкти господарської діяльності”, то в ст.ст. 133-1 і 133-2 КУпАП вони іменуються “громадяни-суб'єкти підприємницької діяльності”. З метою упорядкування понятійного апарату КУпАП дана розбіжність має бути усунута.

Зауважимо, що в господарському і цивільному законодавстві жоден з цих термінів не використовується. Господарський кодекс України (ч. 2 ст. 55) визначає дану категорію суб'єктів як: “громадяни України, іноземці та особи без громадянства, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані відповідно до закону як підприємці” [140]. У свою чергу, Цивільний кодекс України (Глава 5) та Закон України “Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань” оперують терміном “фізична особа - підприємець” [141; 142]. На наш погляд, саме цей термін найбільш точно відображає офіційний правовий статус громадян, які займаються підприємництвом без створення юридичної особи, а отже, саме він повинен знайти відображення в кореспондуючих положеннях КУпАП [111, с. 141].

Завершуючи розгляд ознак суб'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті, доцільно зупинитися на двох дискусійних моментах їх законодавчого визначення.

Першим моментом є відсутність системного підходу до регламентації питань відповідальності водіїв транспортних засобів. Аналіз відповідних положень Глави 10 КУпАП свідчить, що в одних випадках суб'єктом правопорушень, пов'язаних з участю транспортних засобів в дорожньому русі, виступає водій як суб'єкт права керування т/з певної категорії (ст.ст. 121, 121-1, 121-2, 122-2, 122-4 КУпАП), а в інших – будь-яка особа, котра керувала транспортним засобом під час вчинення порушення (ст.ст. 122, 123, 124, 124-1, 126, 132-1 КУпАП). При цьому чіткої системи чи, принаймні, логічних критеріїв розмежування відповідальності

зазначених суб'єктів виявити неможливо.

На жаль, цього не можна сказати про недоліки існуючого підходу, котрі є більш, ніж очевидними. По-суті, він дозволяє особам, які не мають водійського посвідчення та, відповідно, статусу водія, уникати відповідальності за вчинення цілої низки проступків, пов'язаних з керуванням транспортними засобами, як-то: порушення правил експлуатації транспортних засобів, порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами, невиконання вимог поліцейського про зупинку, залишення місця дорожньо-транспортної пригоди тощо.

Той факт, що ч. 2 ст. 126 КУпАП встановлено відповідальність за керування транспортним засобом особою, яка не має відповідного права, навряд чи можна вважати достатнім аргументом на користь поточного стану справ. Адже в окремих випадках санкції ч. 2 ст. 126 КУпАП є менш суворими, ніж санкції, встановлені тими статтями КУпАП, які передбачають відповідальність водіїв (див., наприклад, ч. 2 ст. 121 КУпАП). Крім того, на відміну них, ст. 126 КУпАП не встановлює відповідальності за повторне вчинення правопорушень. І це при тому, що суспільна небезпека, передбачених нею проступків, завідомо вища, оскільки керування т/з особою, яка не пройшла водійської підготовки та не має спеціальних знань і навичок водіння, становить підвищену загрозу для безпеки дорожнього руху.

Зважаючи на викладене, варто переглянути законодавчий підхід до визначення суб'єктів відповідальності за порушення правил експлуатації та керування транспортними засобами. Суб'єктом відповідальності за всі проступки такого роду повинна визнаватися особа, яка керувала транспортним засобом в момент порушення, незалежно від наявності або відсутності в неї відповідного спеціального права. Для досягнення цієї мети достатньо вилучити зі змісту ст.ст. 121, 121-1, 121-2, 122-2, 122-4 КУпАП вказівку на водія як суб'єкта передбачених ними проступків.

Ще один дискусійний момент законодавчого визначення суб'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті окреслився після внесення до КУпАП низки змін, покликаних запровадити відповідальність за

правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі (2015 рік), а також у режимі фотозйомки/відеозапису (2017 рік). Відповідні зміни втілились у доповненні ст.ст. 122 та 123 КУпАП спеціальними примітками про те, що у разі фіксації правопорушень в автоматичному режимі, суб'єктом їх вчинення є юридична або фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб [143]. Крім того, примітка до ст. 122 КУпАП передбачає, що у випадку фіксації деяких порушень за допомогою фотозйомки/відеозапису суб'єктом їх учинення є відповідальна особа, зазначена у ч. 1 ст. 14-2 КУпАП, *тобто фізична особа-власник, керівник (в.о. керівника) юридичної особи-власника або належний користувач транспортного засобу* (курсив мій. - А.Н.), або ж особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України [50].

З нашої точки зору, концепція, покладена в основу наведених законодавчих положень є в корені хибною. По-перше, навіть сама постановка питання про визначення суб'єкта адміністративного проступку залежно від способу його фіксації є методологічно необґрунтованою. По-друге, вона протирічить теорії адміністративного права, яка визнає суб'єктом делікту лише ту особу, котра безпосередньо, тобто своїми власними діями чи бездіяльністю, вчинила протиправне посягання. По-третє, вона допускає відсутність причинно-наслідкового зв'язку між діями (бездіяльністю) суб'єкта та суспільно-небезпечними наслідками. А, як відомо, відсутність такого зв'язку виключає можливість кваліфікації адміністративного проступку та адміністративної відповідальності в цілому. І, нарешті, по-четверте, дана концепція суперечить загальним положенням адміністративно-деліктного законодавства, зокрема, ст.ст. 8, 10 та 11 КУпАП.

Показово, що в Загальній частині КУпАП (зокрема, у ст. 14-2, якою визначені загальні правила відповідальності за адміністративні проступки на автомобільному транспорті, зафіксовані в автоматичному режимі або в режимі фото/відеозйомки), законодавець іменує власників транспортних засобів та інших осіб, причетних до їх експлуатації, не “суб'єктами адміністративного проступку”, а “особами, які притягаються до відповідальності”. Вочевидь, таке формулювання куди більш

точно відповідає фактичному статусу зазначених осіб, котрі, не будучи суб'єктами порушень правил дорожнього руху і не маючи до них прямого стосунку, піддаються адміністративному стягненню за їх вчинення. І хоча, з огляду на принцип суб'єктивного ставлення в вину, цей підхід теж далеко небездоганий (адже ним передбачена адміністративна відповідальність без вини), тим не менш він значно краще корелюється із загальноприйнятим уявленням про суб'єкта адміністративного проступку як про особу, котра “власноруч” порушила закон.

Зі свого боку, вважаємо, що саме такий підхід повинен бути застосований у ст. 14-2 КУпАП та й загалом у будь-яких положеннях Особливої частини КУпАП, якими визначаються умови відповідальності за правопорушення, вчинені іншими особами. З одного боку, він сприятиме чіткості та обґрунтованості понятійно-категоріального апарату, з іншого – дозволить бодай частково “примирити” галузеву теорію з практикою правового регулювання адміністративно-деліктних відносин.

2.4. Суб'єктивна сторона адміністративних проступків на автомобільному транспорті

Сучасна психологія виходить з того, що поведінка людини являє собою комплексну єдність психічних та фізіологічних процесів, спрямованих на досягнення визначеного результату. Таким чином, адміністративний проступок, це не просто набір механічних рухів, операцій або станів, але й одночасно – прояв вищої нервової діяльності. Адміністративний проступок завжди об'єктивізується в конкретних протиправних діях (бездіяльності) та їх наслідках, проте його внутрішнім “рушієм” обов'язково є психіка людини.

Без встановлення змісту психічних процесів, які інспірують та супроводжують протиправний вчинок, у ряді випадків дуже складно віднайти чітку грань між правомірним діянням та правопорушенням. І взагалі неможливо

розмежувати склади тих деліктів, в яких об'єктивні ознаки цілковито тотожні, а ступінь суспільної небезпеки розрізняється залежно від стану свідомості та спрямування волі порушника. З огляду на це, в ході кваліфікації адміністративного проступку важливо з'ясувати не лише фактичний (об'єктивний) аспект посягання, але і його суб'єктивну сторону.

У даному контексті слабо аргументованою виглядає позиція М. Коваліва та М. Середи, які стверджують: “Дуже рідко для встановлення наявності складу адміністративного проступку мають значення ознаки суб'єктивної сторони, та й то маються на увазі її факультативні ознаки – мотив і мета...” [35, с. 171]. Зважаючи на те, що суб'єктивна сторона адміністративного проступку є інтегральним елементом його юридичного складу, без її встановлення констатувати наявність складу проступку в діях (бездіяльності) суб'єкта, а ргіогі, неможливо. У рівній мірі сказане стосується вини як обов'язкової ознаки адміністративного проступку (див. ст. 9 КУпАП). У процесі кваліфікації всіх, без винятку, адміністративних проступків встановлення вини є обов'язковим, оскільки її відсутність або невизначеність виключає адміністративну відповідальність як таку. Що ж до ознак мети і мотиву, то якраз саме вони підлягають встановленню “дуже рідко”. Причому, якщо перша з цих ознак інколи має кваліфікуюче значення, то ознака мотиву – наразі його позбавлена.

На думку сучасних вчених, суб'єктивна сторона адміністративного проступку “охоплює”, “виражає”, і, нарешті, “характеризує” психічне ставлення порушника до вчинюваного ним протиправного діяння та його суспільно-небезпечних наслідків [144, с. 83; 145, с. 53; 146, с. 224]. При цьому окремі автори наголошують, що елементами змісту суб'єктивної сторони виступають вина, мотив і мета вчинення адміністративного проступку [147, с. 221; 148, с. 27; 149, с. 143].

З таким твердженнями можна погодитись лише частково. Як обов'язкова ознака адміністративного проступку, вина дійсно завжди входить до його складу. В окремих випадках, визначених законодавцем, конструктивною ознакою складу адміністративного проступку виступає його мета (наочним прикладом є виготовлення з метою збуту підроблених квитків автомобільного транспорту – ч. 1

ст. 135-1 КУпАП). Водночас, жодна норма вітчизняного адміністративно-деліктного законодавства не включає до ознак адміністративного проступку ознаку мотиву, під якою в теорії права прийнято розуміти: “внутрішні спонукання, які впливають на волю особи, викликаючи в неї рішення вчинити посягання і якими вона керується під час його скоєння...” [150, с. 226]. Це, у свою чергу, означає, що “не будучи закріпленою законодавчо, ознака мотиву не охоплюється суб’єктивною стороною адміністративного проступку і не належить до його складу” [97, с. 294].

Таким чином, у процесі кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті слід виходити з того, що з суб’єктивної сторони вони характеризуються лише двома ознаками: виною (обов’язкова ознака, властива всім проступкам) та метою (факультативна ознака, яка має місце лише у разі законодавчої згадки про її наявність).

Безумовно, стрижневим елементом суб’єктивної сторони адміністративних проступків є вина, тобто негативне (з точки зору суспільства) ставлення особи до вчинюваного нею протиправного діяння та його суспільно-небезпечних наслідків. Вина відображає психічне ставлення суб’єкта до соціальних цінностей, до існуючих правових вимог, до інтересів суспільства, громади та окремих осіб. З позиції суспільства це ставлення завжди розглядається як негативне, оскільки, діючи винно, особа свідомо протиставляє свої інтереси суспільному благу або ж демонструє зневажливе ставлення до обов’язкових правил, вимог і заборон.

Законодавець вказує на дві можливі форми існування вини: умисел і необережність. Згідно зі ст. 10 КУпАП, адміністративний проступок визнається вчиненим умисно, якщо порушник усвідомлював протиправний характер свого діяння, передбачав його шкідливі наслідки та бажав або свідомо допускав їх настання. Необережна форма вини має місце, якщо порушник передбачав можливість настання шкідливих наслідків своїх дій (бездіяльності), але легковажно розраховував на їх відвернення, а також у випадках, коли він не передбачав можливості настання таких наслідків, хоча був повинен і міг їх передбачати (ст. 11 КУпАП) [50].

Як неважко помітити, обидві форми вини (умисел і необережність)

визначаються з урахуванням ставлення порушника до шкідливих наслідків вчиненого ним посягання. За логікою чинного КУпАП, констатація вини особи вимагає обов'язкової відповіді на питання: Чи передбачала особа шкідливі наслідки своїх дій (бездіяльності)? Чи була вона повинна їх передбачити і чи мала таку можливість? Як вона ставилася до наслідків, що настали?

Зауважимо, що ця логіка бездоганно спрацьовує лише при кваліфікації деліктів з матеріальними складами, тобто тих, які вважаються завершеними після настання шкідливих наслідків. Але, водночас, її важко застосувати при кваліфікації правопорушень з формальними складами, в яких для констатації факту посягання достатньо вчиненої дії (бездіяльності).

Саме такими є більшість адміністративних проступків на автомобільному транспорті. Лише окремі порушення Правил дорожнього руху передбачають обов'язкове настання визначених шкідливих наслідків та мають матеріальний склад. Це, зокрема, порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху (ч. 3 ст. 122 КУпАП), порушення ПДР, що спричинили створення аварійної обстановки (ч. 4 ст. 122 КУпАП), порушення ПДР, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (ст. 124 КУпАП).

В основній своїй масі адміністративні проступки на автомобільному транспорті – це делікти з формальними складами, кваліфікація яких здійснюється незалежно від настання або ненастання шкідливих наслідків скоєного. Вони не підпадають під законодавчий опис вини, адже за відсутності фактичних наслідків посягання неможливо з'ясувати суб'єктивне ставлення до них порушника. Прикладами можуть слугувати такі проступки, як: перевищення встановлених обмежень швидкості руху, невиконання водіями вимог про зупинку, залишення місця дорожньо-транспортної пригоди, порушення правил здійснення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів, порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті, а також десятки інших.

У зв'язку з цим закономірно постає питання: на основі яких саме правил або критеріїв повинна визначатися вина порушника під час кваліфікації адміністративних проступків (зокрема, адміністративних проступків на автомобільному транспорті) з формальними складами.

У пошуках відповіді на це питання окремі дослідники пропонують визначати вину особи, виходячи з її внутрішнього ставлення до гіпотетичних (тобто імовірних) наслідків вчинюваного нею протиправного діяння. Зокрема, такий підхід обстоює О. Ю. Салманова, на думку якої, “важко собі уявити пішохода, який переходить дорогу у невстановленому місці і свідомо допускає можливість власної загибелі чи загибелі водія транспортного засобу <...>Отже основна маса порушень Правил дорожнього руху вчиняється через необережність, коли особа передбачає можливість настання суспільно шкідливих наслідків свого діяння, але легковажно розраховує на їх відвернення, чи не передбачає, хоча повинна була б і могла їх передбачити” [88, с. 151, 152].

З цього приводу маємо зазначити таке. Сучасна теорія юридичної відповідальності ґрунтується на тому, що у випадку включення шкідливих наслідків до складу об'єктивної сторони делікту, обов'язковим моментом його кваліфікації є встановлення причинно-наслідкового зв'язку між протиправним діянням і такими наслідками. Цілком очевидно, що такий зв'язок може існувати, а відтак, й бути встановленим тільки щодо об'єктивних (фактичних) наслідків посягання, як-то: створення аварійної обстановки, пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна тощо. Про причинно-наслідковий зв'язок між діянням та ймовірними наслідками вести мову некоректно в принципі, оскільки такі наслідки не настали насправді, а отже, не впливають з фактичного вчинку. Таким чином, гіпотетичні шкідливі наслідки не можуть вважатися ознакою об'єктивної сторони правопорушення. Вони не включаються до складу делікту та, відповідно, не можуть слугувати підставою для встановлення вини під час його кваліфікації.

У світлі викладеного, куди більш обґрунтованою видається точка зору науковців, які пропонують “перенести” вольову та інтелектуальну компоненту

вини зі шкідливих наслідків безпосередньо на протиправну дію чи бездіяльність.

Так, наприклад, В. К. Колпаков та В. В. Гордєєв зазначають: “у формальних складах обсяг об’єктивної сторони вичерпується переліком ознак діяння й обставин його здійснення. Тож і від винного можна вимагати усвідомлення, розуміння лише тих обставин, які названі у складі, але не передбачення шкідливих наслідків і, тим більше, бажання їх настання” [76, с. 146; 151, с. 32]. Оскільки об’єктивна сторона адміністративного делікту з формальним складом охоплює лише одну обов’язкову ознаку (суспільно-шкідливе діяння), то зміст вини має визначатися щодо саме до неї, як додає Т. О. Гуржій, при вчиненні проступку з формальним складом воля порушника спрямована на вчинення дії (бездіяльності), котра сприймається ним як протиправна та суспільно-небезпечна [4, с. 44].

У рамках даного підходу Д. М. Лук’янець, пропонує закріпити в чинному законодавстві спеціальну формулу вини для адміністративних проступків з формальними складами. Зокрема, поряд з умислом і необережністю, він пропонує виділити такі форми вини, як намір і необачність. “Намір має місце тоді, коли особа усвідомлювала зміст вчинюваного протиправного діяння і бажала його вчинення, – пише цей вчений, – в свою чергу, необачність означає, що особа не бажала вчинення протиправного діяння але вчинила його за умов, коли могла і повинна була уникнути його вчинення” [152, с. 5].

Погоджуючись із тим, що при кваліфікації адміністративних проступків з формальними складами вина порушника повинна визначатися його внутрішнім ставленням до протиправного вчинку (дії або бездіяльності), маємо зауважити, що практична реалізація такої концепції вимагає досить глибокого переосмислення звичної уяви про суб’єктивну сторону проступків на автомобільному транспорті. Передусім це стосується можливих форм вини в проступках з формальними складами.

Переважає більшість прибічників ідеї про визначення вини на основі психічного ставлення порушника до вчинюваної дії (бездіяльності), вважають, що такі проступки можуть вчинюватися як умисно, так необережно. Вони або проголошують відповідне загальне правило, або ж відповідний висновок впливає

з авторських описів окремих правопорушень. При цьому аргументація даного висновку в різних авторів кардинально відрізняється. Наприклад, Д. М. Лук'янець в основу тези про умисне/необережне вчинення адміністративних проступків з формальними складами покладає суто вольовий момент психіки (бажання або небажання порушника вчиняти протиправне діяння) [152, с. 5]. Натомість, Є. В. Циба пропонує розрізняти умисну та необережну вину на підставі інтелектуального критерію, залежно від того, чи усвідомлював порушник протиправність своєї поведінки. За думкою цього вченого: “навмисна вина у проступках з формальними складами (маються на увазі проступки у сфері перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом. – *А.Н.*) полягає в усвідомленні особою протиправності свого діяння та бажанні його вчинити. Необережна ж вина <...> проявляється в тому, що особа, яка вчиняє посягання, не усвідомлює його протиправності, але повинна була і могла це усвідомлювати” [34, с. 122].

З нашої точки зору, перший із наведених підходів ґрунтується на вельми поверхневому (якщо не сказати – хибному) уявленні про психічну складову людської поведінки, а тому не може бути впроваджений у юрисдикційну практику. Сучасна психологія виходить з того, що будь-який акт людської поведінки є бажаним. Навіть обираючи один варіант поведінки з декількох непривабливих, людина завжди реалізовує певну мету, скеровує на неї свою волю, прагне її досягнення. Без бажання немає дії, а дія завжди бажана. Теж саме можна сказати і про свідому бездіяльність. Вона є проявом людської волі, свідомо обраним (а отже, бажаним) способом реалізації індивідуальних цілей. Відповідно, такий критерій, як бажання діяти або бездіяти, взагалі не може слугувати підставою для визначення вини та її окремих форм. Він, а ргіогі, має місце під час вчинення будь-якого адміністративного проступку і не потребує доведення.

Що ж стосується думки про встановлення вини порушника на основі інтелектуального критерію, то, на наш погляд, вона є значно більш обґрунтованою. Враховуючи завіdomу визначеність вольового моменту (бажання вчинити протиправну дію), диференціацію умисної та необережної форм вини в проступках

з формальними складами слід проводити залежно від того, чи усвідомлювала особа протиправний характер своєї поведінки. Відповідно, у разі усвідомлення протиправності вчинених дій (бездіяльності) доцільно вести мову про їх умисний характер, а за відсутності такого усвідомлення є підстави вважати їх учиненими з необережності. Але в будь-якому разі слід розуміти, що при застосуванні цього підходу для кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті (маються на увазі проступки з формальними складами), і практично всі вони будуть вважатися умисними.

Як вже було зазначено в підрозділі 2.3 нашого дослідження, суб'єктами основної маси адміністративних проступків на автомобільному транспорті є водії, посадові (службові) особи та фізичні особи-підприємці. Усі ці суб'єкти з огляду на особливі умови набуття спеціального права (призначення на посаду, одержання ліцензії тощо) обізнані з правовими вимогами на автомобільному транспорті, а отже, не можуть не усвідомлювати протиправного характеру дій (бездіяльності), які цим вимогам суперечать.

Якщо ж говорити про громадян (фізичних осіб), то їх обізнаність з правилами поведінки на транспорті теж презюмується. Кожен громадянин з юного віку через систему дошкільного виховання та шкільної освіти отримує достатньо повну інформацію про правила дорожнього руху, правила користування громадським транспортом, вимоги транспортної безпеки тощо. Цілком справедливо наголошує Б. О. Соборний: "Всі, без винятку, зобов'язані знати й дотримуватись правил дорожнього руху і транспортної безпеки. І це стосується не лише водіїв, чи відповідальних посадових осіб, але й пересічних громадян, котрі набувають таких знань через державну систему виховання, освіти та просвіти населення" [153, с. 141].

Таким чином, порушуючи правила поведінки на автомобільному транспорті, людина завжди діє свідомо, розуміючи протиправність своїх дій або бездіяльності. Звідси випливає загальний висновок про те, що адміністративні проступки на автомобільному транспорті з формальними складами завжди вчинюються усвідомлено та умисно.

Це, до речі, стосується і порушень правил дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі або в режимі фотозйомки (відеозапису). На підставі ст. 14-2 КУпАП до відповідальності за такі проступки можуть притягуватись не суб'єкти їх учинення, а інші особи: власник (співвласник) транспортного засобу чи особа, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України тощо. Але підкреслимо: в даному випадку зазначені особи виступають не суб'єктами вчинення делікту, а суб'єктами відповідальності за його вчинення. Що ж стосується реального порушника, тобто суб'єкта фактичного посягання, то навряд чи можуть бути якісь сумніви в усвідомленні ним протиправності скоєного.

Інша річ, що відповідні положення КУпАП йдуть у розріз з принципом суб'єктивного ставлення у вини, на якому багато років ґрунтувалися вітчизняне адміністративно-деліктне право та інститут адміністративної відповідальності. І тут мусимо констатувати ще одну вельми гостру і до кінця невирішену проблему, пов'язану із встановленням вини в ході кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті. Детально ця проблема буде розглянута нами в підрозділі 3.1 цієї дисертації. Наразі ж обмежимося визнанням доцільності якнайшвидшого вирішення питання вини в адміністративних проступках з формальними складами.

Зауважимо, що це питання виходить далеко за межі проблематики відповідальності за делікти на транспорті. Воно стосується великої кількості різнорідних правопорушень та є актуальним для функціонування інституту адміністративної відповідальності в цілому. Тож і вирішувати його слід на загальноінституційному рівні. З нашої точки зору, оптимальним способом його вирішення має стати доповнення чинного КУпАП статтею 11-1 наступного змісту:

“Стаття 11-1. Вина при вчиненні адміністративних правопорушень, кваліфікація яких не залежить від настання шкідливих наслідків.

При (під час, у процесі) вчиненні адміністративного правопорушення, кваліфікація якого не залежить від настання шкідливих наслідків, форма вини порушника визначається на основі його ставлення до своїх протиправних дій чи бездіяльності”.

Вважаємо, що такий крок законодавця не лише поставить крапку в багаторічних наукових дискусіях про встановлення вини в адміністративних проступках з формальними складами, але й сприятиме впорядкуванню юрисдикційної практики, забезпечивши її послідовність, одноманітність та чітку юридичну визначеність.

Торкаючись проблематики встановлення вини в ході кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті, неможливо обійти увагою таке питання, як “обоюдна (обопільна, двостороння) вина”. Наразі це питання лишається практично недослідженим в адміністративно-правовій науці, але водночас відповідний термін дуже широко використовується в юрисдикційній практиці, зокрема, в процесуальних документах, які закріплюють результати попередньої та остаточної кваліфікації: у протоколах про вчинення адміністративних правопорушень, у рішеннях і постановках суду. Показово, що в багатьох судових актах термін “обоюдна вина” фігурує не лише в описі фактичних обставин справи та показаннях учасників провадження, які можуть мати довільну форму, але й у мотивувальній частині рішення, до якої традиційно пред’являються суворі термінологічні вимоги (науковість, обґрунтованість, грамотність тощо).

Прикладів не бракує. Так, наприклад, у мотивувальній частині рішення Харківського апеляційного суду від 27.11.2018 року (справа № 638/15331/18) вказується: “... суд вважає за необхідне зазначити, що оскільки ОСОБА_2 порушив вимоги п. 12.3 ПДР, який йому не був інкримінований відповідно до протоколу про адміністративне правопорушення, то учасники дорожньо-транспортної пригоди, яка сталась 20 вересня 2017 року, з обоюдної вини водіїв (підкреслено мною. – А.Н.), не позбавлені можливості вирішити питання про відшкодування матеріальної шкоди в порядку цивільного судочинства” [154]. У постанові Октябрського районного суду м. Полтави від 24.05.2019 р. (справа № 554/3303/19) йдеться про визнання судом “доведеності обоюдної вини ОСОБИ_4 та ОСОБИ_15 у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП” [155]. Ще більш конкретний висновок про наявність обоюдної вини містить постанова судді Харківського районного суду Харківської області від 04 липня

2019 року (справа №635/3093/19), у якій зазначається: “виходячи з оцінки, складеної працівниками ДПС схеми дорожньо-транспортної пригоди, складених протоколів про адміністративні правопорушення та письмових пояснень водіїв, суд приходить до висновку, що дорожньо-транспортна пригода сталася з обоюдної вини водіїв ОСОБА_1 та ОСОБА_2” [156].

Таких прикладів можна навести десятки. У цілому доводиться визнати, що термін “обоюдна вина” нині міцно укорінився в бюрократичній мові вітчизняного судочинства та практиці складання процесуальних документів. Та чи має він право на офіційне визнання? У пошуках відповіді на це питання варто звернутися: по-перше, до доктринальної парадигми адміністративного проступку; по-друге, до тих положень чинного законодавства, якими визначаються загальні підстави адміністративної відповідальності та форми вини при вчиненні адміністративного проступку.

Як уже зазначалося, поняття обоюдної вини на ґрунтовному науковому рівні в Україні практично не розглядається. Лише поодинокі дослідники (переважно представники науки кримінального права) оперують відповідним терміном, та й ті не намагаються дати йому авторську оцінку, а обмежуються цитуванням більш ніж спірних сентенцій російських правників. Так, приміром, С. Б. Фомін наводить міркування О. О. Канашиної, яка пропонує розуміти під взаємною виною “психічне ставлення двох чи більше учасників протиправного діяння, коли за відсутності між ними співучасті кожен з них вчинив навмисно або з необережності діяння, керуючись власними мотивами й метою...” та водночас наголошує, що “про взаємну вину можна говорити лише тоді, коли має місце протиправна поведінка обох учасників стосовно один одного” [157, с. 191].

З нашої точки зору, через свою внутрішню суперечливість та розмитість, такі твердження навряд чи можуть бути основою для серйозних наукових висновків. Куди більш корисним видається аналіз усталених в юридичній науці понять “адміністративний проступок”, “склад адміністративного проступку”, “суб’єктивна сторона”, “вина” тощо. Сутність цих понять та позначуваних ними явищ нами розкрито в інших частинах дисертації, тож, не вдаючись до зайвих повторень,

підкреслимо головне: усі вони, без винятку, ґрунтуються на винятково індивідуальному характері адміністративного правопорушення та адміністративної відповідальності. Жодне з них не дає ані найменших підстав вести мову про можливість вчинення спільного (“обоюдного”, “обопільного”, “взаємного” тощо) правопорушення. Жодне з них не дозволяє говорити про “солідарний внесок” різних осіб у формування єдиного складу правопорушення, а тим більше – у формування його суб’єктивних ознак, які визначаються індивідуальними процесами людської психіки. З контексту всіх базових визначень однозначно випливає, що кожне окреме адміністративне правопорушення – це поведінка конкретного індивіда, обумовлена спрямуванням його інтелекту та волі. Відповідно, і вина порушника розглядається як якість суто індивідуальна. І саме в такій якості вина розглядається у вченні про кваліфікацію.

Аналогічні принципи сповідує вітчизняний законодавець. Положення КУпАП, якими визначаються форми вини при вчиненні адміністративних проступків (ст. 10 КУпАП “Вчинення адміністративного правопорушення умисно” та ст. 11 КУпАП “Вчинення адміністративного правопорушення з необережності”), сконструйовані в спосіб, який не залишає жодних сумнівів у тому, що вина – це явище абсолютно індивідуальне. У зазначених положеннях КУпАП йдеться про усвідомлення порушником (індивідом) протиправності та передбачення шкідливих наслідків свого (!) діяння. А це, в свою чергу, означає, що в ході кваліфікації адміністративного проступку встановлення вини повинно відбуватися на основі індивідуального підходу. Вина кожного порушника констатується окремо, безвідносно до того, хто ще був причетний до заподіяння фактичних шкідливих наслідків.

Таким чином, наразі ні вітчизняна доктрина адміністративної відповідальності, ані законодавець не підтверджують існування феномену обоюдної вини. Відповідний термін має квазінауковий характер. Так, він дійсно використовується в юрисдикційній практиці, проте, як свідчить аналіз відповідних процесуальних актів, не для позначення вини в класичному розумінні (як стану людської психіки), а з метою констатації того факту, що певна шкода була

спричинена діями (бездіяльністю) одразу декількох осіб. Фактично, в усіх випадках під обоюдною виною мається на увазі спільна причетність порушників до події та наслідків правопорушення. Вживання терміну “обоюдна вина” в такому значенні дещо спрощує мову процесуальних документів, але при цьому не лише спотворює класичне уявлення про вину, а й дезорієнтує суб’єктів кваліфікації.

Як уявляється, для вирішення питання про те, що має слугувати пріоритетом – спрощення тексту чи науковість термінології – перевагу слід надати останній. Адже ясність, правильність та однозначність юридичної лексики у жодному разі не мають віддаватись у жертву бюрократичним міркуванням. У світлі цього, існуюча практика використання терміна “обоюдна вина” та його замінників (“спільна вина”, “обопільна вина”, “взаємна вина” etc.) в офіційних процесуальних документах (особливо в мотивувальних і підсумкових частинах судових рішень) виглядає хибною та не вартою поширення.

Переходячи до розгляду факультативних ознак суб’єктивної сторони, нагадаємо, що для адміністративних проступків такою ознакою є мета вчинення правопорушення. Загалом, під метою правопорушення прийнято розуміти “уявний образ результату, якого прагне досягти порушник, його уявлення про бажані для нього наслідки, які мають настати в результаті вчинення проступку” [97, с. 292]. Мета визнається факультативною ознакою суб’єктивної сторони, оскільки, на відміну від вини, законодавець включає її до складу лише окремих правопорушень.

Якщо ж говорити про адміністративні проступки на автомобільному транспорті, то ознака мети згадується в законодавчому описі тільки одного правопорушення, а саме – у ст. 135-1 КУпАП, котрою передбачена відповідальність за: “Виготовлення з метою збуту, збут або використання завідомо підроблених квитків залізничного, водного, повітряного або автомобільного транспорту та інших проїзних документів і документів на перевезення вантажу...” [50]. Суворо кажучи, це єдиний адміністративний проступок на автомобільному транспорті, кваліфікація якого вимагає обов’язкового встановлення мети, як самостійної ознаки складу. Але водночас це далеко не єдиний випадок, коли для кваліфікації адміністративного проступку на транспорті важливо з’ясувати мету вчиненого

посягання.

Такий висновок виглядає парадоксальним лише на перший погляд. Справа в тому, що досить часто мета, з якою було вчинено проступок на автомобільному транспорті, відіграє важливу роль при визначенні форми вини. Не закріплена законодавчо та, відповідно, не постаючи самостійною ознакою складу правопорушення, мета є ключовим “індикатором” прямого умислу в діях особи. Адже тільки на основі аналізу мети, яку переслідував порушник, уповноважений суб’єкт кваліфікації може зробити обґрунтований висновок про бажання ним шкідливих наслідків, тобто про умисне вчинення делікту.

З урахуванням викладеного, дуже важко погодитись з думкою про те, що “такі елементи суб’єктивної сторони, як мета і мотив, у жодному разі не впливають на адміністративно-правову кваліфікацію передбачених статтями КУпАП порушень Правил дорожнього руху. Єдиною ознакою суб’єктивної сторони, яка підлягає встановленню у процесі юридичної оцінки того чи іншого порушення правил дорожнього руху, є вина порушника” [19, с. 131]. Якщо мотив посягання справді не має кваліфікуючого значення, то мета – як компонента умисної вини – в окремих випадках визначає підсумковий результат кваліфікації адміністративних проступків.

У зв’язку з цим цілком слушними видаються міркування Р. В. Ярової, на думку якої, мета впливає на кваліфікацію адміністративних проступків, вчинюваних водіями автотранспортних засобів, адже її визначення інколи сприяє встановленню конкретної форми вини. З’ясування ставлення порушника до наслідків, що настали або можуть настати в результаті його протиправних дій, дозволяє зробити висновок про те, вчинений він умисно чи необережно, а також визначити конкретну форму умислу [33, с. 88].

Додамо лише, що встановлення мети (і як самостійної ознаки суб’єктивної сторони, і як складової умислу) відіграє важливу роль при кваліфікації не тільки адміністративних проступків, а й інших правопорушень на автомобільному транспорті, зокрема, злочинів. Передусім це стосується злочинів, передбачених ст. 277 КК України “Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів” та ст.

289 КК України “Незаконне заволодіння транспортним засобом” [106].

На завершення висвітлення суб’єктивної сторони адміністративних проступків на автомобільному транспорті зауважимо, що окремі галузеві дослідники демонструють вельми широке і настільки ж оригінальне бачення її ознак. Так, наприклад, Ю. С. Коллер, А. О. Собакарь включають до таких ознак не лише вину, мету і мотив, але й “настрій, емоції та різного роду переживання” [19, с. 129]. Втім, навіть не вдаючись до поглибленого теоретичного аналізу даного підходу, можна зробити висновок про його дискусійність. З одного боку, він не має під собою правового підґрунтя, оскільки в жодному акті (положенні) вітчизняного адміністративно-деліктного законодавства не згадується про настрій, емоції та різного роду переживання, як ознаки адміністративного проступку. З іншого – пропонуваній підхід суперечить загальнонауковій парадигмі складу правопорушення, яка “не знає” жодних інших ознак суб’єктивної сторони, окрім вини, мотиву і мети. Тож, віддаючи належне спробі авторів розширити традиційні рамки наукового пошуку, мусимо визнати її недостатньо обґрунтованою як з практичного, так і з теоретичного погляду.

Розгляд суб’єктивної сторони завершує аналіз складу адміністративних проступків на автомобільному транспорті. В цілому, за результатами проведеного аналізу, мусимо констатувати, що практичне встановлення об’єкта, об’єктивної сторони, суб’єкта та суб’єктивної сторони таких проступків в ході юридичної кваліфікації супроводжується помітними труднощами. З огляду на недоліки законодавчого регулювання, вади професійної підготовки, відсутність методичних рекомендацій і роз’яснень, уповноважені суб’єкти кваліфікації припускаються частих помилок при визначенні особи порушника, при констатації його вини, при оцінці протиправності діяння, при встановленні причинного зв’язку між ним і шкідливими наслідками, а також при з’ясуванні інших юридично значущих ознак відповідних правопорушень. Вирішення цих проблем вимагає широкого комплексу нормотворчих, організаційних та інформаційних заходів, спрямованих на формування якісного правового підґрунтя, вироблення чітких алгоритмів юридичної оцінки адміністративних проступків на автомобільному транспорті,

вдосконалення професійних знань, вмінь і навичок уповноважених суб'єктів кваліфікації.

Висновки до розділу 2

Аналіз практичних аспектів кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті свідчить про існування широкого кола проблем, пов'язаних із встановленням їх об'єктивних і суб'єктивних ознак. Найвні проблеми зумовлені різними чинниками, в тому числі: загальними недоліками адміністративно-деліктного законодавства, вадами законодавчого опису складів окремих правопорушень, недостатнім рівнем професійної підготовки суб'єктів адміністративної юрисдикції, відсутністю дієвих методик з питань кваліфікації адміністративних проступків та розгляду відповідних справ, слабким матеріально-технічним забезпеченням тощо. Зважаючи на це, першочерговими кроками в напрямку їх вирішення мають стати:

1) чітка систематизація нормативного матеріалу КУпАП (у т.ч. Розділу 10), здійснювана на основі родового об'єкта посягання;

2) концептуальне вирішення на законодавчому рівні питання про форми вини в адміністративних проступках з формальними складами;

3) зменшення кількості відсилочних (бланкетних) положень Розділу 10 КУпАП шляхом конкретизації в ньому складів адміністративних проступків на автомобільному транспорті;

4) заповнення “прогалин” у законодавчому описі складів адміністративних проступків на автомобільному транспорті, а саме:

- ст. 124 КУпАП доповнити частиною 2 такого змісту: *“Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило заподіяння легких тілесних ушкоджень іншим учасникам дорожнього руху, - тягне за собою...”*;
- статтю 142 КУпАП викласти в такій редакції: *“Порушення власниками*

або землекористувачами правил утримання ділянок, прилеглих до смуги відводу автомобільних шляхів загальнодержавного, республіканського і місцевого значення, обов'язків по очищенню тротуарів, пішохідних доріжок у межах закріплених за ними ділянок, обладнанню і ремонту переїзних містків та їх очищенню, а також по утриманню у справному стані під'їздів до автомобільних шляхів загального користування - тягне за собою попередження або накладення штрафу на громадян від одного до трьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і попередження; накладення штрафу на фізичних осіб-підприємців та посадових осіб - від трьох до семи неоподатковуваних мінімумів доходів громадян”;

- частину 1 статті 127-2 КУпАП викласти в такій редакції: *“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, - тягне за собою накладення штрафу на керівника суб'єкта господарювання, відповідальну посадову особу органу влади, фізичну особу - підприємця від сімдесяти до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян”;*

- статтю 127-2 КУпАП доповнити приміткою такого змісту: *“Примітка: у разі відсутності керівника суб'єкта господарювання, адміністративну відповідальність за порушення порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів несе особа, яка офіційно виконує його обов'язки”;*

- вилучити зі змісту ст.ст. 121, 121-1, 121-2, 122-2, 122-4 КУпАП вказівку на водія як суб'єкта передбачених ними проступків;

- зі змісту ст. 122 КУпАП вилучити примітку, згідно з якою у випадку фіксації деяких правопорушень в автоматичному режимі суб'єктом їх учинення є фізична або юридична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб;

5) розробка та впровадження в практику методичних рекомендацій щодо встановлення суб'єктів відповідальності за адміністративні проступки, передбачених ст.ст. 121-124, 125-127-1, 130, 133, 135-1, 136, 139 та 140 КУпАП;

6) включення актуальних питань кваліфікації адміністративних проступків передбачених ст. 124, ч. 2 ст. 128-1, ч.ч. 1, 2 ст. 139 та ч. 4 ст. 140 КУпАП до загального Тематичного плану з функціональної підготовки працівників патрульної поліції, а також відповідних планів територіальних органів і підрозділів Національної поліції;

З нашої точки зору, втілення цих кроків дозволить зменшити кількість помилок при кваліфікації адміністративних проступків, уникнути різнобою в правозастосуванні та в кінцевому підсумку істотно підвищити якісний рівень адміністративно-правового забезпечення безпеки автомобільного транспорту.

РОЗДІЛ 3. ОСОБЛИВОСТІ КВАЛІФІКАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРОСТУПКІВ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

3.1. Кваліфікація адміністративних проступків, зафіксованих в автоматичному режимі та в режимі фотозйомки (відеозапису).

В умовах стрімкого технологічного розвитку та масштабного впровадження прогресивних технологій в систему правоохорони особливої гостроти набуває проблематика, пов'язана з автоматизацією юрисдикційної діяльності та окремих адміністративних проваджень. Електронні обчислювальні системи, інноваційне програмно-технічне забезпечення, високотехнологічні засоби отримання, обробки та накопичення інформації дедалі ширше використовуються для виявлення правопорушень, ідентифікації порушників, встановлення місця їх знаходження, формування доказової бази, здійснення процесуальних дій, реалізації адміністративних стягнень. Забезпечуючи безперервний нагляд за дотриманням правопорядку, автоматичну фіксацію правопорушень та синхронну обробку величезних обсягів інформації, вони значною мірою підвищують оперативність, ефективність та загальну результативність механізмів адміністративної відповідальності.

Разом із тим, запровадження відповідальності за адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі та в режимі фотозйомки (відеозапису), – це надзвичайно складний процес, який передбачає не просто внесення разових змін до законодавства, а вимагає ґрунтовного перегляду загальнотеоретичних і загальноправових засад адміністративної відповідальності. Як свідчить досвід України, ігнорування цієї потреби черевате вкрай негативними наслідками. Недостатньо продумані кроки вітчизняного законодавця в даному напрямку породили широкий комплекс теоретичних і практичних проблем, які мінімізували позитивний ефект нововведень, та призвели до їх “замороження” на довгі роки.

Однією з таких проблем є неузгодженість відповідних законодавчих новел з традиційними принципами адміністративної відповідальності, котрі презюмують невинуватість особи. Запровадивши відповідальність за адміністративні

проступки, зафіксовані в автоматичному режимі, законодавець презюмував винуватість у їх вчиненні власників (співвласників) транспортних засобів, виходячи з того, що в переважній більшості випадків саме вони керують транспортними засобами, а отже, є фактичними суб'єктами правопорушень, фіксованих пристроями автоматичного стеження за дорожнім рухом. Таким чином, відповідальність за адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі, ґрунтується на засадах, відмінних від тих, які сформувалися у вітчизняній правовій доктрині та застосовуються в повсякденній правозастосовній практиці.

Варто обмовитись, що окремі науковці розглядають адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі, крізь призму класичних принципів адміністративної відповідальності. Вони наполягають на тому, що порушення Правил дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, – це порушення, вчинене безпосередньо власником (співвласником) транспортного засобу, який або сам був за кермом і порушив правила, або, передаючи керування транспортним засобом іншій особі, не пересвідчився в її сумлінності і допустив порушення з необережності. “Адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі, характеризуються в більшості випадків необережною формою вини (самовпевненістю), – пише М. В. Лазаренко, – коли власник транспортного засобу передає його в управління (користування) іншій особі, він зобов'язаний: по-перше, формально пересвідчитися, що потенційний користувач має юридичні підстави управляти транспортним засобом; по-друге, усіма доступними засобами, переконатися, що потенційний користувач має достатній рівень знання правил дорожнього руху. Якщо це не було зроблено належно, і це призвело до порушень правил дорожнього руху особою, якій було довірено управляти транспортним засобом, то в діяннях власника буде простежуватися самовпевненість як форма необережної вини [27, с. 191].

Відаючи належне спробі автора узгодити новели адміністративно-деліктного законодавства з класичними положеннями адміністративно-правової доктрини, зазначимо, що наведену ним аргументацію навряд чи можна вважати достатньо обґрунтованою.

По-перше, у ст. 14-2 КУпАП недвозначно вказується, що власники, співвласники та належні користувачі транспортних засобів несуть адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, *зафіксовані в автоматичному режимі, режимі фотозйомки (відеозапису)* (курсив мій. – А.Н.). Цілком очевидно, що правопорушення власників транспортних засобів в інтерпретації М. В. Лазаренка, а ргіогі, не підлягають автоматичній фіксації, а отже, суто формально не підпадають під дію цієї статті. По-друге, у нинішній редакції КУпАП реалізована концепція, згідно з якою власники, співвласники та належні користувачі транспортних засобів підлягають відповідальності за проступки, зафіксовані автоматично лише тоді, коли про це зазначається в конкретній статті Особливої частини КУпАП. Наразі жодна зі статей КУпАП, де є відповідна примітка (див. ст.ст. 122, 123 та 152-1 КУпАП), не містить опису протиправного посягання, пов'язаного з передачею транспортного засобу в управління (користування) іншій особі. Насамперед зі змісту цих статей випливає, що фактичним суб'єктом передбачених ними проступків може тільки особа, яка керувала транспортним засобом в момент порушення. По-третє, якщо говорити про випадки передачі керування транспортним засобом особі, котра не має відповідного спеціального права, то вони повинні кваліфікуватись за ч. 2 ст. 126 КУпАП, незалежно від способу їх фіксації. І, по-четверте, жоден акт чинного законодавства не вимагає від власника (співвласника) транспортного засобу перевіряти (тим більше – “всіма доступними засобами”) рівень знань Правил дорожнього руху в особи, якій передається транспортний засіб. Для забезпечення правомірності передачі транспортного засобу в користування іншій особі його власнику (співвласнику) достатньо переконатися в тому, що майбутній користувач має посвідчення на право керування транспортним засобом відповідної категорії (див. п.2.2. Правил дорожнього руху). Власне кажучи, вже сама наявність у особи такого посвідчення означає, що вона пройшла курси водійської підготовки та успішно склала теоретичний іспит на знання Правил дорожнього руху. Сам же власник (співвласник) транспортного засобу не володіє (і не повинен володіти) методиками оцінювання водійських знань. Більш того, він взагалі не зобов'язаний

знати Правила дорожнього руху, оскільки набуття права власності на транспортний засіб жодним чином не “прив’язане” до наявності/відсутності у нього водійських прав.

У світлі викладеного, міркування М. В. Лазаренка виглядають, як мінімум, дискусійними. Настільки ж дискусійними видаються супутні висновки автора про введення в науковий і практичний обіг понять “тимчасової вини” і “квазівинності” власників (співвласників) транспортних засобів [29, с. 126-130; 158 с. 118].

Викладене вище переконливо свідчить про те, що, запроваджуючи адміністративну відповідальність за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі та в режимі фотозйомки (відеозапису), законодавець ставить за мету не покарання власників (співвласників) транспортних засобів за неправомірну передачу таких засобів у тимчасове користування іншим особам, а покарання фактичних порушників – водіїв транспортних засобів. Звісно, таким порушником може бути і власник (співвласник) транспортного засобу у разі, якщо саме він керував транспортним засобом на момент фіксації порушення, тобто був водієм. Але, якщо за кермом транспортного засобу на момент правопорушення перебувала інша особа, його власник (співвласник) не розглядається не стільки як порушник, скільки як суб’єкт його ідентифікації. І, оскільки чинний КУпАП допускає можливість його притягнення до відповідальності навіть у такому статусі, в даному випадку маємо підстави говорити про відхід від загального принципу презумпції невинуватості. Вочевидь, це питання потребує невідкладного вирішення як на доктринальному, так і на законодавчому рівнях.

Ще одним проблемним моментом запровадження відповідальності за адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі та в режимі фотозйомки (відеозапису), стала поява законодавчих колізій.

Як відомо, у 2008 році вітчизняний законодавець зробив першу спробу врегулювати питання відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. З цією метою чинний КУпАП було доповнено статтею ст. 14-1 “Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів”, згідно з якою у разі автоматичної фіксації порушення

Правил дорожнього руху відповідальність за його вчинення повинен нести власник (співвласник) відповідного транспортного засобу. Водночас, згадана стаття передбачала можливість власників (співвласників) транспортних засобів, щодо яких винесено постанову про накладення адміністративного стягнення, повідомити суб'єкта винесення такої постанови про вчинення порушення іншою особою [159]. За задумом законодавця, дане положення мало гарантувати власникам (співвласникам) транспортних засобів право на справедливе правосуддя та убезпечити їх від незаслуженого покарання (стягнення).

Але, як показали подальші події, цей задум виявився не дуже вдалим. Спочатку вітчизняні науковці Т. О. Гуржій, М. Ю. Веселов, О. В. Горбач та ін., а згодом і Конституційний Суд України визнали ст. 14-1 КУпАП такою, що суперечить конституційним правам людини та засадничим принципам адміністративної відповідальності. Зрештою, рішенням Конституційного Суду України № 23-рп/2010 від 22.12.2010 р. цю статтю було скасовано.

В основу відповідного рішення Конституційний Суд України поклав такі ключові моменти: по-перше, ст. 14-1 КУпАП допускала можливість притягнення до відповідальності юридичних осіб, що суперечить правовій доктрині, загальним положенням адміністративно-деліктного законодавства та правовій позиції Конституційного Суду України, за якою “суб'єктом адміністративної відповідальності є лише фізична особа”; по-друге, її зміст вступав у колізію з низкою статей Особливої частини КУпАП, які визнавали водія єдиним суб'єктом вчинення передбачених ними проступків; по-третє, положення цієї статті йшли у розріз зі ст. 62 Конституції України, відповідно до якої обвинувачення не може ґрунтуватися на припущеннях, а всі сумніви щодо доведеності вини особи тлумачаться на її користь [160].

У 2015 році законодавець вдруге звернувся до вирішення проблеми відповідальності за адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі, доповнивши КУпАП статтею 14-2 “Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в

автоматичному режимі”,* котра є чинною і понині [136; 143]. На відміну від раніше скасованої норми, ст. 14-2 КУпАП визнала суб'єктом відповідальності за адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі, виключно фізичних осіб. Водночас, підстави для притягнення водіїв (власників) транспортних засобів до відповідальності за такі проступки були конкретизовані у статтях 122, 123 та 152-1 Особливої частини КУпАП.

Крім того, як цілком справедливо наголошує Р. Ю. Молчанов, зміст цієї статті суперечить положенням ст. 9 КУпАП “Поняття адміністративного правопорушення”, ст. 268 КУпАП “Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності”, ст. 280 КУпАП “Обставини, що підлягають з'ясуванню при розгляді справи про адміністративне правопорушення” та інших [161, с. 17].

Безумовно, такий стан справ, коли і кваліфікація адміністративного проступку, і провадження в справі, і накладення адміністративного стягнення здійснюються всупереч вимогам чинного законодавства та положенням правової доктрини, неможливо визнати прийнятним. З іншого боку, потреба в автоматичній фіксації адміністративних проступків на транспорті об'єктивно існує. Невпинне зростання кількості транспортних засобів і динаміки дорожнього руху вимагають постійного вдосконалення механізмів його безпеки. Важливу роль у цьому процесі відіграють технічні засоби, електронні, програмні та інші технології, які дедалі ширше використовуються в усіх сферах функціонування автомобільного транспорту. Автоматична фіксація адміністративних проступків – це надійний, результативний, високотехнологічний спосіб контролю за безпекою дорожнього руху, котрий забезпечує невідворотність відповідальності за адміністративні проступки та одночасно є одним з найбільш дієвих інструментів профілактики деліктності на автомобільному транспорті.

Справедливо визнаючи інноваційність, ефективність та потрібність

* У 2017 році назву статті 14-2 КУпАП було змінено на “Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису)”.

електронних систем стеження за дорожнім рухом, вітчизняні правники не полишають спроб узгодити їх функціонування з вимогами чинного законодавства, зокрема, Конституції України та КУпАП). При цьому, як не дивно, основний пошук вирішення цього питання ведеться ними не стільки в юридичній, скільки в технічній площині.

Так, наприклад, В. В. Гаркуша для ідентифікації особи порушника пропонує впровадити в практику індивідуальний номерний знак водія, який повинен розміщуватись у правому верхньому куті вітрового скла автомобіля. Одночасно на базі МВС України пропонується створити електронну систему обліку водіїв (з присвоєнням кожному індивідуального номера), котра б забезпечувала автоматичне встановлення особи, що перебувала за кермом під час вчинення правопорушення [162, с. 93]. Схожу думку висловлює Р. Б. Молчанов, з точки зору якого перспективними шляхами ідентифікації особи, яка перебуває за кермом транспортного засобу, є “регулювання на законодавчому рівні обов’язку водія закріплювати в тій же частині вітрового скла транспортного засобу посвідчення водія з вмонтованим чіпом, котрий ідентифікуватиметься електронними засобами стеження” або “впровадження системи ідентифікації особи за фотографією обличчя на основі створення та використання відповідної електронної бази даних” [161, с. 17].

Що ж стосується вирішення проблеми за допомогою винятково правових засобів, то галузеві дослідники здебільшого окреслюють його загальні напрями і набагато рідше формулюють конкретні законодавчі пропозиції. Втім, у більшості випадків і міркування загального характеру, і пропонувані зміни до законодавства ґрунтуються на непорушності принципу суб’єктивного ставлення в вину. Вони відображають єдиний концептуальний підхід, за яким обов’язковою умовою притягнення до адміністративної відповідальності є встановлення особи фактичного порушника та констатація його суб’єктивної вини.

Першочерговим кроком на шляху до поставленої мети повинно стати узгодження низки положень КУпАП із вихідними принципами адміністративної відповідальності: презумпції невинуватості, суб’єктивного ставлення у вину та ін.,

– пише Т.О.Гуржій, – зокрема, перегляду потребують правові засади відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що фіксуються автоматичними технічними засобами [83, с. 375]. У розвиток цього підходу О. В. Горбач та Л. В. Шевченко обґрунтовують зміни до ч. 1 ст. 279-1 КУпАП, згідно з якими: “Посадова особа уповноваженого підрозділу Національної поліції під час винесення рішення по справі буде зобов’язана встановити не особу, за якою зареєстровано транспортний засіб, а особу, яка керувала ним безпосередньо на момент вчинення правопорушення” [163, с. 16]. Зі свого боку, Р. Ю. Молчанов пропонує “на законодавчому рівні запровадити обов’язок власника транспортного засобу з’явитися за викликом до Національної поліції з приводу вчиненого правопорушення та надавати уповноваженій особі Національної поліції інформацію щодо особи, яка фактично керувала транспортним засобом в момент фіксації правопорушення в автоматичному режимі” [161, с. 37].

Аналізуючи наведені підходи до вирішення проблеми відповідальності за адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі, зазначимо таке. Якщо говорити про суто технічний аспект питання, то найбільш перспективним способом встановлення особи фактичного порушника (а отже, і його вини) в майбутньому бачиться запровадження системи автоматичного розпізнавання облич учасників дорожнього руху. Адже запровадження індивідуальної картки водія, чипування водійських посвідчень і такі інші заходи при колосальних затратах на їх впровадження забезпечують ідентифікацію тільки однієї категорії учасників дорожнього руху – водіїв транспортних засобів. Натомість, система автоматичного розпізнавання облич здатна ідентифікувати особу не лише водія, а й інших учасників дорожнього руху: пішоходів, велосипедистів тощо. Насамперед вона надає широкі можливості для ідентифікації суб’єктів будь-яких (а не лише дорожнього-транспортних) правопорушень, а також осіб, які перебувають у розшуку. Безумовно, така система – це майбутнє нагляду за безпекою дорожнього руху, забезпечення громадського порядку, боротьби з деліктністю. Однак, як свідчить досвід ряду зарубіжних країн, в даному випадку мусимо говорити про перспективу, хоч і реальну, але не таку вже й близьку.

Апробація таких систем у світі протікає недостатньо успішно. Зокрема, пілотний проект автоматичного розпізнавання облич водіїв в режимі real-time, який проводиться у Нью-Йорку (США), станом на 2019 рік визнаний провальним. Як повідомляє видання “The Wall Street Journal”, під час тестування система не змогла розпізнати жодного обличчя за заданими параметрами [164]. Аналогічна система в м. Нінбо (КНР) продемонструвала значно кращі результати, але водночас допустила низку резонансних помилок (так наприкінці 2018 року вона ідентифікувала обличчя, зображене на банерному екрані автобуса, як обличчя пішохода-порушника, результатом чого стало накладення штрафу на відому модель, котра знялася в соціальній рекламі, спрямованій на підвищення безпеки дорожнього руху) [165].

У світлі цих тенденцій, а також враховуючи величезну вартість такого роду проєктів, запровадження системи автоматичного розпізнавання облич на дорогах України в найближчі роки навряд чи відбудеться. Між тим, проблема кваліфікації адміністративних проступків, зафіксованих в автоматичному режимі (на основі ідентифікації транспортного засобу), потребує вирішення вже сьогодні. І, вочевидь, здійснити це можна лише шляхом вжиття відповідних законодавчих кроків.

Обмірковуючи зміст таких кроків, мусимо передусім зазначити, що згадані вище пропозиції Р. Ю. Молчанова, О. В. Горбач та Л. В. Шевченко про встановлення особи порушника на підставі обов'язкового відібрання свідчень у власника (співвласника) транспортного засобу видаються недостатньо обґрунтованими. Адже якщо мова йде про відібрання свідчень після винесення постанови в справі, то проблема невідповідності такої процедури положенням Конституції України, Загальної частини КУпАП, а також принципу суб'єктивного ставлення в вину лишилась невирішеною. Якщо ж особу фактичного порушника пропонується з'ясувати ще до вирішення справи (хоча автори пропозицій про це ніде не згадують), то це автоматично означає необхідність виклику до уповноваженого органу поліції власників (співвласників) усіх транспортних засобів, порушення яких потрапили в “поле зору” камер автоматичного стеження за безпекою дорожнього руху.

На сьогодні в Україні ще не створена суцільна мережа автоматичного стеження за безпекою дорожнього руху. Станом на 2019 рік в Україні функціонують лише кілька десятків камер автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, розташованих на трасах, небезпечних ділянках доріг і жвавих перехрестях у Дніпрі, Києві, Харкові та деяких інших обласних центрах [166]. Але навіть ці нечисленні пристрої фіксують настільки велику кількість правопорушень, що застосувати індивідуальний підхід до вирішення кожної порушеної справи (читай – викликати для дачі пояснень власника кожного транспортного засобу) об'єктивно неможливо.

Так, за інформацією представників МВС України, лише дві камери автоматичного стеження, встановлені на перехрестях м. Києва, впродовж першого місяця тестової роботи зафіксували 76 тис. та 20 тис. порушень кожна. І це при тому, що ними фіксувалися лише два види порушень Правил дорожнього руху: проїзд на заборонний сигнал світлофора та розворот у недозволеному місці [166; 167]. Можна лише уявити, до якого колосального перевантаження уповноважених органів та підрозділів поліції призведе необхідність опрацювання (відібрання пояснень) результатів роботи десятків тисяч таких камер, які планується встановити на дорогах країни в найближчі роки [168]. Слід погодитись із Ю. М. Веселовим та А. А. Маммедовою, які підкреслюють, що встановлення особи порушника на основі показань власника (співвласника) транспортного засобу в кожному окремому випадку автоматичної фіксації порушення Правил дорожнього руху суттєво ускладнить процес притягнення до адміністративної відповідальності, буде відволікати поліцейських від виконання інших функцій, створить додаткові приводи для оскарження постанов у справах про адміністративні проступки [169, с. 95].

Підкреслимо, викладене зовсім не означає, що від ідеї встановлення фактичного суб'єкта правопорушення на основі показань власника (співвласника) транспортного засобу потрібно відмовитись. Навпаки, практичне втілення цієї ідеї – єдиний спосіб забезпечити і захистити право власників (співвласників) транспортних засобів на справедливе правосуддя.

Але, по-перше, надання свідчень про особу, яка фактично керувала транспортним засобом на момент фіксації правопорушення в автоматичному режимі, повинно являти собою зовсім не обов'язок, а право власника (співвласника) транспортного засобу. Як відомо, основна маса порушень Правил дорожнього руху вчиняються водіями, за якими зареєстровано відповідний транспортний засіб, тобто фактичними власниками (співвласниками) транспортних засобів. У світлі цього, вимога щодо обов'язкового надання інформації про фактичного порушника видається не тільки позбавленою практичного сенсу, але й такою, що йде у розріз з Конституцією України (ч. 1 ст. 63), котра гарантує кожному право відмовитись від давання показань щодо себе, членів сім'ї чи близьких родичів.

По-друге, за будь-яких обставин відповідне право власника (співвласника) транспортного засобу має реалізовуватись в ході розгляду справи, а не за фактом її вирішення по суті (читай – після винесення постанови про накладення адміністративного стягнення). Як вже зазначалося вище, у протилежному випадку відповідна процедура суперечитиме низці законодавчих, у т. ч. конституційних, положень, а отже, слугуватиме джерелом постійних юридичних конфліктів та оскаржень.

По-третє, відібрання пояснень у власника (співвласника) транспортного засобу доцільно здійснювати лише тоді, коли сам власник (співвласник) вважає потрібним їх надати. Фактично така потреба матиме місце лише в окремих випадках, коли порушення було вчинене не самим власником (співвласником) транспортного засобу, а іншою особою, яка перебувала за кермом на момент делікту. Підкреслимо, що кількість таких випадків на кілька порядків менша від кількості правопорушень, вчинюваних безпосередньо власниками (співвласниками) транспортних засобів, тож бюрократичне навантаження на уповноважені органи та підрозділи поліції буде цілком посильним.

І, нарешті, останнє. Мусимо визнати, що ефективна реалізація концепції відповідальності за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, неможлива без визнання як на доктринальному, так і на законодавчому рівнях

презумпції вини власників (співвласників) транспортних засобів. Лише за цієї умови відповідне положення статті 14-2 КУпАП матиме належне теоретичне підґрунтя та корелюватиметься зі змістом статей 9, 10 та 11 КУпАП.

Як відомо, сучасна теорія адміністративного права постулює ідею “презумпції невинуватості”, згідно з якою особа вважається невинуватою у вчиненні адміністративного проступку і не може бути піддана адміністративній відповідальності, доки її вину не буде доведено в законному порядку [170; 171; 172]. Однак при цьому ні Конституція України, ні КУпАП не закріплюють означену ідею як принцип відповідальності за адміністративні проступки [173, с. 44]. Наразі в чинному КУпАП питання правових презумпцій взагалі не згадується, а відповідне положення ст. 62 Конституції України стосується виключно злочинів, кримінальної відповідальності та кримінального провадження.

У загальному масиві галузевих досліджень важко знайти первинну працю, яка обґрунтувала запровадження презумпції невинуватості в адміністративно-деліктному провадженні. Як свідчить проведений аналіз, дана ідея поступово викристалізувалася наприкінці 1990-х років у рамках наукової дискусії про принципи адміністративної відповідальності. За відсутності чіткої законодавчої визначеності науковці “виводили” цей принцип зі змісту ч. 1 ст. 62 Конституції України (на основі аналогії з презумпцією невинуватості в кримінальному праві), а також з контексту окремих положень КУпАП, які покладають тягар доказування в адміністративно-деліктному провадженні на уповноважених осіб адміністративної юрисдикції. При цьому слід особливо наголосити, що доктринальна концепція презумпції невинуватості формувалася не як “орієнтир” для розвитку законодавства, а скоріше як спроба осмислити його поточний зміст та конкретизувати відображені в ньому ідеї. Фактично вона була відображенням тогочасних потреб адміністративної практики й тогочасного стану законодавчого регулювання суспільних відносин у сфері адміністративної відповідальності.

Сьогодні ж, коли юрисдикційна практика тісно пов’язана з використанням інноваційних технологій, а в законодавстві чітко окреслились контури правового механізму автоматичної (відео-, фото-) фіксації адміністративних правопорушень,

виникає об'єктивна необхідність перегляду місця презумпції невинуватості у вітчизняній парадигмі адміністративно-деліктного права. Сказане зовсім не свідчить про відмову від цього принципу. Безумовно, він повинен лежати в основі розгляду всіх адміністративних справ, порушуваних на основі “очної” фіксації правопорушень (а таких наразі переважна більшість). Проте, водночас, дія презумпції невинуватості підлягає обмеженню в частині відповідальності за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, режимі фотозйомки, режимі відеозапису. При розгляді відповідних адміністративних справ має презюмуватися винність особи, ідентифікованої як власник (співвласник) знаряддя правопорушення (транспортного засобу).

Таким чином, презумпція винуватості – це свого роду виняток із загального правила, яке вимагає обов'язкового доведення вини порушника в ході адміністративно-деліктного провадження. Цей виняток стосується лише окремої категорії адміністративних справ і проваджень, порушуваних на основі обґрунтованих припущень про причетність особи до вчинення проступку. На нашу думку, саме в такій якості він повинен отримати доктринальне визнання (певним внеском у цю справу вважаємо наше дослідження), а також знайти відображення в чинному законодавстві. При цьому його законодавче закріплення варто здійснити у комплексі із загальним принципом презумпції невинуватості, який досі офіційно не визнаний і не визначений.

З цією метою пропонуємо доповнити чинний КУпАП статтею 9-1 “Презумпція невинуватості” такого змісту:

“1. Особа вважається невинуватою у вчиненні адміністративного правопорушення (проступку) і не може бути притягнута до адміністративної відповідальності, доки її вину не буде доведено в порядку, передбаченому цим Кодексом, і встановлено постановою по справі про адміністративне правопорушення.

Примітка. Дія цієї статті не поширюється на випадки, передбачені статтею 14-2 цього Кодексу”.

Що ж стосується безпосередньо механізму притягнення до адміністративної

відповідальності за порушення, зафіксовані в автоматичному режимі (режимі фотозйомки, режимі відеозапису), то, на наш погляд, він має передбачати такі моменти:

у разі автоматичної (фото-, відео-) фіксації адміністративного проступку уповноважена посадова особа органів Національної поліції або інспектор з паркування повинна скласти протокол про адміністративне правопорушення, відповідно до вимог ст. 256 КУпАП. При цьому постанову про притягнення до адміністративної відповідальності на місці фіксації порушення вноситься лише в тих випадках, коли особу порушника встановлено на місці, а сам порушник не оспорує правомірність накладення адміністративного стягнення;

у випадках, коли особу порушника на місці встановити неможливо, копія складеного протоколу та повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності розміщуються на лобовому склі транспортного засобу, а також надсилаються відповідальній особі впродовж трьох днів з дня його складення рекомендованим листом на адресу місця реєстрації (проживання) фізичної особи (місцезнаходження юридичної особи);

повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності повинно містити: відомості про дату, час і місце вчинення адміністративного правопорушення; інформацію про транспортний засіб, який став знаряддям правопорушення (марка, модель, номерний знак); інформація про технічний засіб, яким здійснено фото- або відеозапис; інформацію про характер вчиненого правопорушення, норму закону, за якою воно кваліфікується; відомості про адресу веб-сайту в мережі Інтернет, на якому особа може ознайомитися із зображенням чи відеозаписом транспортного засобу на момент вчинення адміністративного правопорушення, ідентифікатор для доступу до зазначеної інформації та порядок звільнення від адміністративної відповідальності; інформацію про підстави для звільнення власника (співвласника) транспортного засобу або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України від відповідальності за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі (режимі фотозйомки, режимі відеозапису); інформацію про способи і строки подання такої інформації уповноваженому

суб'єкту розгляду справи; інформацію про те, що юридичним наслідком неподання такої інформації у визначений законом строк є винесення постанови про притягнення до адміністративної відповідальності та накладення адміністративного стягнення на власника (співвласника) транспортного засобу або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України; інформацію про вид і розмір відповідного адміністративного стягнення; інформацію про порядок виконання адміністративного стягнення, у т. ч. реквізити для сплати адміністративного штрафу (відривна квитанція); інформація про правові наслідки невиконання адміністративного стягнення та порядок його оскарження;

перелік підстав для звільнення власника (співвласника) транспортного засобу або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, від відповідальності за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі (режимі фотозйомки, режимі відеозапису) повинен гарантувати об'єктивність розгляду справи та справедливість накладення адміністративного стягнення. Відповідно, такими підставами мають вважатися усі випадки вибуття транспортного засобу з володіння та/або розпорядження особи, у т. ч. внаслідок передачі транспортного засобу з метою забезпечення цивільного позову (п. 7 ч. 1 ст. 150 ЦПК України), у разі тимчасового затримання транспортного засобу працівником поліції тощо;

строк подання особою інформації про наявність підстав для її звільнення від адміністративної відповідальності слід обчислювати саме з дня фіксації відповідного правопорушення. День набрання законної сили постановою в справі не повинен слугувати "точкою відліку" для обчислення цього строку.

Варто зазначити, що запропонований вище механізм притягнення до адміністративної відповідальності за порушення, зафіксовані в автоматичному режимі (фотозйомка, відеозапис), передбачає внесення широкого комплексу змін до статей 254, 256, 257, 258, 268, 279-1, 279-2, 279-3 та 280 КУпАП, якими регламентуються зміст і порядок складання процесуальних документів, особливості розгляду окремих категорій адміністративних справ, а також інші аспекти адміністративно-деліктного провадження.

Підсумовуючи викладене, можемо констатувати таке. В умовах інформатизації суспільства та постійного збільшення інтенсивності транспортних потоків використання автоматичних систем фіксації правопорушень є найбільш перспективним засобом підтримання транспортної дисципліни, профілактики деліктності, забезпечення невідворотності адміністративних стягнень. Разом із тим, запровадження такої системи в Україні супроводжується довгою “плетеницею” проблем, обумовлених недоліками чинного адміністративно-деліктного законодавства. Це, зокрема, і його неузгодженість з окремими конституційними положеннями, і внутрішні колізії КУпАП, і прогалини в правовому регулюванні, і низка інших. Починаючи з 2008 року, тобто з часу запровадження автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху на вітчизняних дорогах, окреслені проблеми давалися взнаки практично на всіх етапах адміністративно-деліктного провадження, починаючи від порушення справи та закінчуючи винесенням постанови про накладення адміністративного стягнення. Вони вкрай негативно відбивалися на кваліфікації адміністративних проступків, зокрема, на правильному встановленні суб’єкта і суб’єктивної сторони правопорушення, призводили до численних юридичних конфліктів та, в кінцевому підсумку, унеможливили гармонійне функціонування системи автоматичної фіксації правопорушень в наявному правовому полі.

Сьогодні, коли після багаторічної перерви ідея автоматичної фіксації правопорушень на транспорті отримала “друге життя”, важливо проаналізувати помилки минулого та з урахуванням набутого досвіду створити максимально якісне і надійне правове підґрунтя для її реалізації. На жаль, останні кроки законодавця, зроблені в даному напрямку, важко визнати цілковито правильними.

Оновлена редакція КУпАП, зокрема, положення про відповідальність за адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі (фотозйомка, відеозапис), характеризуються внутрішньою суперечливістю і неповнотою, що вже зараз, на етапі підготовки до практичної фази нововведень, змушує прогнозувати проблемність їх застосування. Як свідчить аналіз, у своєму нинішньому вигляді вони навряд чи сприятимуть безпомилковій кваліфікації правопорушень,

ефективності адміністративного провадження та всебічному захисту прав його учасників. Перш за все їх неузгодженість із загальними положеннями КУпАП є настільки очевидною, що питання судового оскарження їх правомірності видається лише справою часу.

Ситуація вимагає якнайшвидшого внесення законодавчих змін, спрямованих на гармонізацію загальних і спеціальних положень КУпАП, які стосуються відповідальності за адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі (фотозйомка, відеозапис). В основу відповідних змін мають бути покладені ідеї: презумпції винуватості власників (співвласників) транспортних засобів у вчиненні зазначених проступків; гарантування та забезпечення реалізації їх процесуальних прав, зокрема, права на участь у розгляді справи, права на подання доказів і пояснень, права на справедливе правосуддя; максимального врахування об'єктивних підстав для звільнення від відповідальності за адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі.

Підкреслимо, що реалізація відповідних ідей та законодавчих змін обов'язково повинна носити комплексний характер. Як показує досвід останнього десятиліття, розрізнені нормотворчі заходи дуже мало сприяють вирішенню масштабних проблем юрисдикційної практики. Набагато частіше вони породжують нові, не менш гострі проблеми, а інколи – взагалі гальмують розвиток важливих ланок механізму адміністративної відповідальності. Лише за умови комплексного підходу правове регулювання відповідальності за адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі, здатне вийти на якісно новий рівень. І тільки за цієї умови можна розраховувати на сталий позитивний результат в довгостроковій перспективі.

3.2. Кваліфікація адміністративних проступків на автомобільному транспорті, які вчиняються у стані сп'яніння.

Важливу роль у забезпеченні динамічного розвитку сучасного суспільства,

економіки, промисловості відіграє автомобільний транспорт. Щороку в Україні засобами автомобільного транспорту перевозиться понад 1,2 млрд. тон вантажів. Загальний обсяг пасажирських перевезень становить сягає 3,7 млрд. осіб на рік [174] (Додаток В). За загальними економічними показниками, автотранспортна галузь значно переважає добувну промисловість, енергопостачання, будівництво, телекомунікаційний бізнес, фінансову та страхову діяльність (Додаток Г).

Функціонування автомобільного транспорту пов'язане з чималими соціальними та економічними ризиками. Щороку на дорогах країни гинуть та отримують травми десятки тисяч осіб (Додаток Д). Супровідні економічні втрати є колосальними: за деякими розрахунками вони становлять від 1,4 до 3,5 % ВВП [175, с. 449].

Такий стан справ обумовлений різними негативними чинниками. Це, зокрема, і незадовільний стан автомобільних доріг, і занепад дорожньо-транспортної інфраструктури, і недосконалість засобів контролю за дорожнім рухом, і багато інших. Але, безумовно, головною передумовою надзвичайно високих показників аварійності, травматизму і смертності на автомобільному транспорті є людський фактор.

Понад дві третини дорожньо-транспортних пригод з постраждалими трапляються з вини учасників дорожнього руху (16997 ДТП – у 2017 році; 15942 ДТП – у 2018 році; 18268 ДТП – у 2019 році) [139]. Особливе занепокоєння викликає кількість випадків керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. Лише за останні 3 роки було зафіксовано понад чверть мільйона таких порушень (114 тис. – у 2017 році; 110 тис. – у 2018 році; 115,7 тис. – у 2019 році) [176]. Упродовж зазначеного періоду нетверезими учасниками дорожнього руху було спровоковано близько 15 тис. ДТП, унаслідок яких понад 300 осіб загинуло, близько 4 тис. отримали травми різного ступеня тяжкості. Порушення правил дорожнього руху в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння є однією з головних причин смертності на автомобільному транспорті. За кількістю забраних життів це порушення поступається тільки випадкам перевищення встановлених обмежень швидкості

руху, порушення правил маневрування та виїзду на зустрічну смугу руху [139].

І це лише офіційні статистичні дані. Зважаючи на високу латентність правопорушень на автомобільному транспорті (зокрема, пов'язаних із перебуванням учасників дорожнього руху в стані сп'яніння), важко навіть уявити справжні масштаби цього негативного явища. Намагаючись йому протидіяти, держава здійснює кроки щодо вдосконаленню організаційно-правових механізмів боротьби з адміністративними проступками, вчинюваними в стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння.

Відповідні кроки традиційно включаються до державних стратегій підвищення безпеки дорожнього руху. Поріг допустимого вмісту алкоголю в крові встановлено на рівні 0,2 проміле. Це один із найнижчих показників у світі (для порівняння, у Японії він становить – 0,3 проміле; в Уругваї – 0,3 проміле, у Німеччині – 0,5 проміле) [177]. Починаючи з 2008 року, штрафи за керування транспортними засобами в стані сп'яніння регулярно переглядаються в бік збільшення.

Проте державну діяльність у цьому напрямку важко визнати цілком успішною. Кількість порушень правил дорожнього руху, вчинюваних у стані сп'яніння, лишається стабільно високою. Незначні поліпшення ситуації в окремі роки нівелюються загальною тенденцією до зростання деліктності, пов'язаної із вживанням алкогольних напоїв та наркотичних речовин на автомобільному транспорті. Не вдається “пом'якшити” і негативні наслідки таких порушень. За кількістю спричинених ними автоаварій, Україна багато років поспіль входить у десятку найбільш небезпечних країн Європи. Причому кожна четверта ДТП за участю осіб, які перебувають у стані сп'яніння, призводить до травмування або загибелі учасників дорожнього руху.

Значною мірою такий стан справ обумовлюється істотними прорахунками під час планування та реалізації заходів протидії правопорушенням на автомобільному транспорті. Так, наприклад, Стратегія підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, хоча й акцентує увагу на підвищеній небезпеці порушень правил дорожнього руху, вчинюваних у стані

сп'яніння, але пріоритетним напрямом боротьби з такими порушеннями пропонує тільки “проведення вибіркових перевірок водіїв на стан алкогольного та наркотичного сп'яніння під час керування автомобілем за допомогою спеціального обладнання” [178]. Враховуючи, що запропонований напрям є не більше, ніж відображенням повсякденної практики контролю за дотриманням водійської дисципліни, відсутність помітних результатів його реалізації нескладно передбачити вже зараз. Окремо слід згадати, що План заходів реалізації Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020р. Уряд затвердив тільки навесні 2018 року, тобто за півтора року до завершення строку дії Стратегії [179].

У свою чергу, встановлення показників допустимого вмісту алкоголю в крові водія на рівні $> 0,2$ проміле дозволило Україні наблизитись до Європейських стандартів безпеки дорожнього руху, але не призвело до відчутних позитивних зрушень. Адже, як свідчить світова практика, успіх боротьби з таким явищем, як “пияцтво серед учасників дорожнього руху”, залежить не стільки від зниження граничного вмісту алкоголю в крові людини, скільки від дієвості механізмів контролю за поведінкою учасників дорожнього руху та заходів відповідальності за правопорушення на автомобільному транспорті.

Що ж стосується збільшення розміру адміністративних стягнень, то стримувальний ефект таких кроків теж є обмеженим. Будучи дієвими на початкових етапах, вони не завжди зберігають ефективність в середньо- і довгостроковій перспективі. Адже, по-перше, шоківий ефект від посилення санкцій з часом спадає, і багато учасників дорожнього руху з низьким рівнем правосвідомості знову починають ігнорувати встановлені правила. А, по-друге, в умовах економічної нестабільності та постійної інфляції, котрі, на жаль, переслідують сучасну Україну, невпинно “девальвуються” й адміністративні штрафи. Їх “удар” по бюджету порушника стає дедалі менш відчутним. Відповідно, зменшується їх загальний виховний і профілактичний вплив. За таких умов періодичні підвищення адміністративних штрафів, як правило, дають лише тимчасовий позитивний ефект.

Крім того, варто додати, що вітчизняний законодавець регулярно посилює відповідальність тільки однієї категорії учасників дорожнього руху – водіїв механічних транспортних засобів. Наступне посилення відповідальності водіїв відбулося 1.07.2020р. з набуттям чинності Закону України 22.11.2018 р. № 2617-VIII “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень” [180]. Показово, що, на відміну від попередніх кроків законодавця, які полягали у збільшенні розміру адміністративних стягнень, новий Закон передбачає кардинальний перегляд засад юридичної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп’яніння. На підставі його положень відповідальність за такі делікти буде здійснюватись на підставі Кримінального Кодексу України (ст. 286-1), самі порушення визнаються кримінальними проступками, а максимальний розмір штрафу за їх учинення зросте з 600 до 2 тис. неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (за повторні порушення – з 1,2 тис. до 3 тис. неоподатковуваних мінімумів доходів громадян).

Звісно, результати чергового посилення санкцій зможуть бути оцінені лише через певний час, на основі аналізу сталої практики їх застосування. Але, як свідчить досвід минулих років, розраховувати на довготривалий ефект нововведень навряд чи доводиться. Помітне зменшення кількості адміністративних правопорушень, вчинюваних у стані сп’яніння, “компенсується” значною кількістю аналогічних кримінальних проступків, водночас, сама проблема не втратить соціально-економічної гостроти. На наш погляд, новели Закону України 22.11.2018 р. № 2617-VIII “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень” характеризуються недостатньою послідовністю та істотно збільшують корупційні ризики.

По-перше, названим Законом передбачена криміналізація тільки тих правопорушень, які пов’язані з керуванням автотранспортними засобами. Натомість, керування у стані сп’яніння річковими або маломірними суднами, як і раніше, тягнучиме за собою адміністративну відповідальність, передбачену ст. 130

КУпАП. Логіку такого підходу збагнути досить важко, адже в обох випадках мова йде про аналогічні делікти, пов'язані з використанням джерела підвищеної небезпеки, які характеризуються однаковим механізмом вчинення, однаковими суб'єктивними ознаками, однаковим рівнем суспільної небезпечності. У світлі цього, закономірним кроком має стати криміналізація випадків керування в нетверезому стані не лише автотранспортними засобами, але й річковими та маломірними суднами. З цією метою пропонуємо статтю 130 виключити зі змісту КУпАП, а статтю ст. 286-1 КК України доповнити частиною 3, яка передбачатиме відповідальність за керування річковими або маломірними суднами судноводіями в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також частиною 4, яка передбачатиме відповідальність за аналогічні порушення, вчинювані повторно.

По-друге, якщо нинішня редакція ст. 130 КУпАП встановлює точний розмір штрафу за керування транспортними засобами у стані сп'яніння (ч. 1 – 600 н.м.д.г.; ч. 2 – 1200 н.м.д.г.), то ст. 286-1 КК України запроваджує великий “зазор” між мінімальним і максимальним порогами стягнення. Зокрема, першою частиною ст. 286-1 КК України передбачено накладення на винну особу штрафу від 1 тис. до 2 тис. н.м.д.г., тоді як частина друга взагалі не обмежує мінімальний розмір штрафу (до 3 тис. н.м.д.г.) [180]. Така ситуація створює плідне підґрунтя для корупційних зловживань, адже, як відомо, “чим більша різниця між мінімальним і максимальним стягненням за порушення, тим більшу неправомірну вигоду готовий запропонувати порушник” [83, с. 362]. З огляду на це, видається доцільним у санкціях адміністративно-деліктних та кримінально-правових норм, які передбачають відповідальність за делікти на транспорті, закріпити чітко визначені суми грошового штрафу. На наш погляд, такий крок дозволить суттєво знизити корупційні ризики, які виникають при притягненні водіїв до відповідальності за керування транспортними засобами в стані алкогольного або іншого сп'яніння.

Що ж стосується інших учасників (пішоходів, велосипедистів, погоничів тварин, осіб, які керують гужовим транспортом), то тут спостерігається проблема протилежного характеру. Порушення ними Правил дорожнього руху в стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння тягнуть за собою штрафи,

близькі до символічних. Наразі за вчинення таких порушень ч. 3 ст. 127 КУпАП передбачає штраф у розмірі 8 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (н.м.д.г.). Між тим, ці порушення нерідко призводять до шкідливих, а інколи – трагічних наслідків. Так, наприклад, 12 червня 2019 року Постановою Верховного Суду №450/1523/14-к було залишено в силі вирок суду першої інстанції відносно ОСОБИ_1, який, перебуваючи в стані сп'яніння, в темну пору доби лежав на проїзній частині автомагістралі, чим змусив водія автомобіля (ОСОБА_5) здійснити екстрений маневр та виїхати на смугу зустрічного руху. Внаслідок маневру відбулося зіткнення автомобіля ОСОБИ_5 з автомобілями, якими керували ОСОБА_3 та ОСОБА_7. У результаті зіткнення ОСОБА_3 та ОСОБА_5 загинули, а ОСОБА_7 отримала тяжкі тілесні ушкодження [181].

Отже, цілком очевидно, що запровадження адміністративних обмежень не приносить вагомих результатів без системного контролю за дотриманням дорожньо-транспортної дисципліни та забезпечення невідворотної відповідальності за порушення правил дорожнього руху. На цьому тлі особливо виразно постає проблема кваліфікації адміністративних проступків, вчинюваних у стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння.

Як показує практика, дана категорія адміністративних проступків є чи не найбільш проблемною, з огляду на виявлення, юридичну оцінку та доказуваність. Часто-густо уповноважені суб'єкти (працівники патрульної служби та судді) припускаються грубих помилок при кваліфікації відповідних правопорушень. Нерідко результати кваліфікації перекреслюються порушеннями процесуального характеру, які мають місце при складанні адміністративного протоколу, здійсненні попереднього огляду особи на стан сп'яніння та ін. Наочне свідчення тому – велика кількість скарг на рішення в справах про порушення правил дорожнього руху, вчинених в стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння. Значна частина цих скарг задовольняється судами апеляційної та касаційної інстанцій, а результати кваліфікації при цьому часто скасовуються.

Тільки впродовж 2018 року в Україні було порушено майже 30 тис. проваджень у справах про адміністративні проступки на автомобільному

транспорті, вчинювані у стані сп'яніння. З них лише 43% (13054 провадження) завершилися визнанням винності порушника та притягненням до адміністративної відповідальності. Водночас, 27% таких проваджень (8259) були припинені через різноманітні процесуальні порушення та помилки, допущені в ході кваліфікації [182].

Однією з поширених помилок при кваліфікації адміністративних проступків, вчинюваних у стані сп'яніння, є неправильна оцінка їх об'єктивної сторони. Найбільшою мірою це стосується адміністративних проступків, передбачених ст. 130 КУпАП “Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції”. Навіть з назви цієї статті КУпАП чітко випливає, що адміністративна відповідальність на її підставі може наставати лише у разі вчинення нетверезою (одурманеною) особою конкретного діяння – керування транспортним засобом. Відповідно, обов'язковим моментом кваліфікації подібних порушень є констатація не лише стану сп'яніння особи, але й того факту, що, перебуваючи в стані сп'яніння, вона дійсно керувала транспортним засобом.

Постанова Верховного Суду України від 23 грудня 2005 року № 14 “Про практику застосування законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті” роз'яснює, що керування транспортним засобом слід розуміти як виконання функцій водія під час руху такого засобу чи інструктора-водія під час навчання учнів-водіїв, незалежно від того, керує особа транспортним засобом, який рухається своїм ходом чи за допомогою буксирування. Для притягнення до відповідальності за ст. 130 КУпАП не має значення, протягом якого часу особа, яка перебуває у стані сп'яніння. Правопорушення є закінченим з того моменту, коли транспортний засіб почав рухатись [183].

На жаль, уповноважені суб'єкти кваліфікації не завжди повною мірою усвідомлюють кваліфікуюче значення факту керування транспортним засобом. У практичній діяльності патрульної служби поліції мають місце непоодинокі випадки

складання адміністративних протоколів за ч. 1 ст. 130 КУпАП щодо осіб, які, хоч і перебували у стані сп'яніння, але фактичного керування транспортним засобом при цьому не здійснювали.

Обставини відповідних справ бувають різними. Трапляється, що нетвереза особа (водій, власник) перебуває в салоні нерухомого транспортного засобу без мети його використання, вона не здійснює жодних маніпуляцій, які б свідчили про намір взяти участь у дорожньому русі. Тим не менш, працівники поліції (а згодом і деякі судді) не вважають цю обставину перешкодою для кваліфікації керування транспортним засобом у стані сп'яніння. Буває й так, що працівники поліції складають протокол відносно особи, яка взагалі не перебувала в салоні транспортного засобу, а лише стояла поряд з ним. Практиці відомі й інші ситуації, які “увінчалися” притягненням до відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння, без доведення факту керування.

Попри очевидні відмінності, усі ці випадки мають одну спільну рису – усі вони стали наслідком неправильного встановлення об'єктивної сторони складу адміністративного проступку в ході його кваліфікації. Втім, об'єктивна сторона – це далеко не єдина ознака складу адміністративних проступків, вчинюваних у стані сп'яніння, встановлення якої супроводжується частими помилками. Не меншу кількість помилок можемо спостерігати при встановленні суб'єкта таких проступків.

Як свідчить аналіз судової практики, вельми поширеним явищем є складання адміністративних протоколів за ст. 130 КУпАП щодо осіб, непричетних до керування транспортними засобами. Здебільшого такою особою виявляється пасажир транспортного засобу, який в умовах ситуативної відсутності водія, розглядається суб'єктами кваліфікації як правопорушник. Ось лише один із багатьох подібних прикладів:

24 липня 2019 року Тернопільський міськрайонний суд Тернопільської області виніс постанову про притягнення ОСОБИ_1 до адміністративної відповідальності за ч. 1 ст. 130 КУпАП та накладення на нього штрафу в розмірі (600) шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням

права керування транспортними засобами на строк 1 рік. Згідно з цією постановою, ОСОБА_1 керував автомобілем з явними ознаками алкогольного сп'яніння, а саме: різкий запах алкоголю з ротової порожнини, порушення координації рухів, порушення мови, поведінка, що не відповідає обстановці. Від проходження огляду на предмет перебування у стані алкогольного сп'яніння на місці зупинки та у лікувальному закладі відмовився в присутності двох свідків.

Однак, в ході апеляційного розгляду цієї справи з'ясувалося, що автомобілем керував не ОСОБА_1, а ОСОБА_2. При цьому працівники патрульної поліції автомобіль не зупиняли – він був припаркований ОСОБОЮ_2 на узбіччі вулиці, після чого водій відлучився в побутових справах. Після повернення ОСОБИ_2 до припаркованого автомобіля він став свідком складання працівниками патрульної поліції адміністративного протоколу за ч. 1 ст. 130 КУпАП відносно ОСОБИ_1. Пояснення ОСОБИ_2 про те, що водієм автомобіля є саме він, а не ОСОБА_1, працівниками патрульної поліції були проігноровані і не знайшли відображення в протоколі. Аналіз відеозапису нагрудної камери працівників поліції підтвердив обґрунтованість доводів апелянта, на підставі чого Тернопільський апеляційний суд постановою від 22 серпня 2019 року скасував рішення суду першої інстанції та закриття провадження в справі [184].

Як неважко помітити, неправильне встановлення суб'єкта адміністративних проступків, передбачених ст. 130 КУпАП, тісно пов'язане з проблемою з'ясування їх об'єктивної сторони. Адже в обох випадках корінь помилок при кваліфікації, криється в площині доведення причетності особи до керування транспортним засобом. Зважаючи на це, з'ясування та процесуальна фіксація факту керування транспортним засобом конкретною особою виступає одним з ключових моментів кваліфікації адміністративних проступків на транспорті, вчинюваних у стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння.

Іншим таким моментом, безумовно, є дотримання суб'єктами попередньої кваліфікації (працівниками патрульної служби поліції) технічних регламентів і юридичних процедур, пов'язаних з попереднім оглядом особи на предмет наявності в неї ознак сп'яніння. На практиці цей чинник часто стає вирішальним

при визнанні обґрунтованості результатів кваліфікації, а отже, й при вирішенні питання про притягнення особи до адміністративної відповідальності.

На сьогодні порядок огляду водіїв на стан алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння регламентується ст. 266 КУпАП, Постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року № 1103 “Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного наркотичного чи іншого сп'яніння або перебувають під впливом препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду”, а також спільним наказом МВС України та МОЗ України від 9 листопада 2015 року № 1452/735 “Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції” [50; 185; 186].

Згідно із встановленим порядком, огляд на стан сп'яніння проводиться поліцейським на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ та Держспоживстандартом. На сьогодні з цією метою працівниками поліції використовуються прилади: AlcoQuant 6020, Alcotest 6510, Alcotest 6810, Alcotest 7410 Plus com, Алконт 01, Драгер. Відповідні пристрої повинні мати сертифікат відповідності та свідоцтво про перевірку робочого засобу вимірювальної техніки.

Огляд на стан сп'яніння проводиться за обов'язкової присутності двох свідків. При цьому свідками не можуть бути працівники Національної поліції, а також особи, в неупередженості яких є обґрунтовані сумніви.

Фактичними підставами для проведення огляду є зовнішні ознаки сп'яніння особи, а саме: запах алкоголю з порожнини рота, порушення координації рухів, порушення мови, тремтіння пальців рук, різка зміна забарвлення шкірного покриву обличчя, поведінка, що не відповідає обстановці, звужені чи дуже розширені зіниці очей, які не реагують на світло, сповільненість або надмірна жвавість ходи та мови, почервоніння обличчя або неприродна блідість.

Огляд на стан сп'яніння проводиться з дотриманням Інструкції з експлуатації

спеціального технічного засобу та обов'язковою фіксацією результатів на паперових і електронних носіях (якщо прилад вимірювання має таку функцію). Результати огляду вносяться до Акту огляду на стан сп'яніння з використанням спеціальних технічних засобів. У разі констатації стану сп'яніння результати огляду відображаються в протоколі про адміністративне правопорушення, до якого долучається акт огляду. Акт складається в 2-х примірниках, один з яких вручається водію, а інший лишається в поліцейського та долучається до протоколу про адміністративне правопорушення. Якщо технічні характеристики технічного засобу вимірювання допускають роздрукування результатів огляду на папері, відповідна роздруківка долучається до протоколу [186].

У разі відмови водія від проходження огляду на стан сп'яніння на місці зупинки транспортного засобу, а також у разі його незгоди з результатами огляду, проведеного працівником поліції, такий огляд проводиться в найближчому закладі охорони здоров'я, якому надано право на його проведення. Огляд також може бути проведений в спеціально обладнаних пересувних пунктах (автомобілях), що належать закладам охорони здоров'я та відповідають вимогам МОЗ України. Огляд особи на стан сп'яніння в закладі охорони здоров'я або пересувному пункті здійснюється в присутності поліцейського не пізніше, ніж через 2 години з моменту встановлення підстав для його проведення [185].

Згідно з ч. 6 ст. 266 КУпАП, огляд особи на стан алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння, здійснений з порушенням встановленого порядку, вважається недійсним [50]. Відповідно, недійсними вважаються і результати кваліфікації адміністративного проступку.

У цілому процедура огляду водіїв на стан алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння, наявна в Україні, є достатньо продуманою та добре впорядкованою. Проте її реалізація на практиці відбувається з численними "збоями". Часто-густо працівники поліції проводять огляд за відсутності в особи явних ознак сп'яніння, досить вільно інтерпретуючи офіційний перелік і фактичні прояви таких ознак. І навпаки, дійсна наявність ознак сп'яніння не завжди відображається в адміністративному протоколі. Для проведення огляду

використовуються технічні засоби, що не мають актуального сертифіката відповідності або своєчасно не пройшли повірку (не були відкалібровані). Трапляються випадки використання засобів вимірювання, не передбачених законодавством. Причому такі засоби використовуються не лише поліцейськими, але й працівниками медичних закладів. Так, наприклад, 24.11.2016 року працівники Центральної районної лікарні в м. Літин (Вінницька обл.) запропонували водієві, доставленому на обстеження, пройти відповідну процедуру за допомогою апарату “АЛКОНТ”, який не пройшов регулярну повірку. Після відмови водія використовувати цей пристрій йому було запропоновано альтернативний варіант огляду з використанням смужки індикаторного типу, придбаного Літинською лікарнею без сертифікації. Відмова водія від проходження такого огляду була кваліфікована судом першої інстанції за ч. 1 ст. 130 КУпАП (див. Постанову апеляційного суду Вінницької області від 21 лютого 2016 року у справі №149/3273/16-п) [187].

Нерідко причиною невизнання результатів кваліфікації судом є складання протоколу проведення огляду на стан сп'яніння без свідків. Інколи свідкам пропонується підписати незаповнений бланк протоколу, а іноді – навпаки адміністративний протокол може бути підписаний особами, які не були очевидцями події. За результатами огляду не завжди складаються відповідні акти, а самі результати – не завжди належним чином зазначаються в протоколах про адміністративні правопорушення. У разі відмови водія від проходження попереднього огляду на стан сп'яніння деякі працівники поліції не пропонують їм здійснити такий огляд у лікувальному закладі, а одразу складають протокол про адміністративне правопорушення. Крім того, як впливає з матеріалів судових справ, в окремих випадках після складання адміністративного протоколу за ст. 130 КУпАП поліцейські дозволяли підозрюваній особі знову сісти за кермо транспортного засобу та продовжити рух.

Цілком очевидно, що однією з головних причин цих та багатьох інших відхилень від встановленої процедури огляду на стан сп'яніння є недостатній рівень підготовки працівників поліції. За наявності чіткого алгоритму

процесуальних дій вони припускаються багатьох невимушених помилок, які можна пояснити лише браком професійних знань або свідомим зловживанням владою. Варто зазначити, що ці помилки не завжди впливають на правильність кваліфікації як логічного висновку (з цієї точки зору юридична оцінка ситуації може виявитись цілком правильною), але практично завжди знецінюють її офіційні результати та нівелюють її юридичне значення. У світлі цього, питання професійної підготовки працівників поліції та якісного методичного забезпечення їх діяльності виходять на передній план.

Як свідчить аналіз правозастосовної практики, наразі вельми проблематичною є кваліфікація правопорушень, пов'язаних з передачею керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані сп'яніння. Як показує практика, довести факт такої передачі надзвичайно складно. Навіть якщо сам власник транспортного засобу визнав цей факт при складанні адміністративного протоколу, під час судового розгляду справи він завжди може відмовитись від наданих свідчень (зрештою, найчастіше так і трапляється), і тим самим спростувати результати кваліфікації. Тим більше, що чинне законодавство жодним чином не роз'яснює, в який саме спосіб та за допомогою яких засобів власник транспортного засобу може абсолютно впевнитись у тому, що особа, якій він передає керування, не вживала алкогольних, наркотичних або інших одурманюючих речовин.

У даному випадку чи не єдиним надійним джерелом доказів може слугувати запис відеореєстратора транспортного засобу порушника, якщо пристрій має додаткову камеру, спрямовану в салон автомобіля. Але, по-перше, відореєстратори даного типу використовуються нечасто; по-друге, домовленість про керування транспортним засобом далеко не завжди відбувається в транспортному засобі з увімкненим відеореєстратором; і нарешті, по-третє, чинне законодавство не передбачає можливості примусового вилучення працівниками поліції записів відеореєстратора. У сумі ці чинники зводять нанівець імовірність успішного доказування у відповідних справах. А отже, й шанси на визнання результатів попередньої кваліфікації судом є мізерними. Невипадково за останні три роки в Україні не було винесено жодної постанови про притягнення до відповідальності

за передачу керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані сп'яніння (див. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua>).

Ще однією категорією адміністративних проступків, вельми проблематичних з точки зору кваліфікації, є порушення правил дорожнього руху пішоходами, які перебувають у стані сп'яніння (ч. 3 ст. 127 КУпАП). Причому кваліфікацію цих проступків ускладнює (а часто – унеможлиблює) не стільки брак професіоналізму уповноважених суб'єктів, скільки “прогалини” законодавчого регулювання. На сьогодні жоден акт вітчизняного законодавства не регламентує процедуру здійснення огляду (направлення на огляд) пішоходів та погоничів тварин. Суворо кажучи, такої процедури офіційно взагалі не існує.

За таких обставин беззаперечна кваліфікація адміністративних проступків, передбачених ч. 3 ст. 127 КУпАП, можлива тільки у двох випадках: а) якщо підозрювана особа визнала факт перебування у стані сп'яніння і в подальшому не відмовилась від своїх свідчень; б) якщо особа добровільно зголосилася пройти огляд на стан сп'яніння та не заперечує його результатів.

Доводиться визнати, що за нинішніх реалій, коли правосвідомість людини дуже часто затьмарюється її бажанням уникнути відповідальності, обидва варіанти виглядають мало не фантастичними. Тож зовсім не дивно, що з тисяч адміністративних проваджень, інформація про які міститься в Єдиному державному реєстрі судових рішень, тільки лічені одиниці стосуються порушення правил дорожнього руху нетверезими пішоходами. І жодне з них не завершилось визнанням результатів кваліфікації та притягненням порушника до відповідальності. Викладене свідчить про необхідність нормативно-правового визначення підстав та процедури огляду пішоходів на стан сп'яніння.

Підсумовуючи проведений аналіз, можемо констатувати, що витоки більшості помилок при кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті криються в площинах нормативно-правового регулювання та професійної підготовки суб'єктів адміністративної юрисдикції. Відповідно, саме у цих двох площинах потрібно шукати шляхи розв'язання окреслених вище проблем.

З метою усунення законодавчих “прогалин”, які стоять на заваді кваліфікації порушень правил дорожнього руху, вчинюваних пішоходами в стані сп’яніння, вважаємо за доцільне поширити дію ст. 266 КУпАП, Постанови Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року №1103, а також спільного наказу МВС України та МОЗ України від 9 листопада 2015 року № 1452/735 на всіх, без винятку, учасників дорожнього руху (а не лише на водіїв, як це має місце зараз). Зокрема, кореспондуючі положення ст. 266 КУпАП пропонуємо викласти в такій редакції:

“Особи, які порушили правила дорожнього руху і щодо яких є підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, підлягають оглядові на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції.

Огляд особи на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, проводиться з використанням спеціальних технічних засобів поліцейським у присутності двох свідків”.

Важливе місце в тематиці занять з функціональної підготовки працівників патрульної поліції повинна зайняти тема, пов’язана з кваліфікацією випадків керування транспортними засобами у стані сп’яніння. У рамках цієї тематики особлива увага має бути приділена правильному визначенню суб’єкта таких порушень, засобам, методам і способам фіксації їх об’єктивних ознак, необхідності суворого дотримання нормативних процедур і технічних регламентів огляду особи на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння.

На наш погляд, запропоновані заходи не лише дозволять уникнути багатьох помилок при кваліфікації, а й сприятимуть загальному підвищенню ефективності застосування норм про відповідальність за адміністративні проступки на автомобільному транспорті.

3.3. Кваліфікація адміністративних проступків на автомобільному транспорті, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна

Як відомо, автомобільний транспорт являє собою масштабне економічне явище. Задовольняючи потреби суспільного виробництва в перевезеннях пасажирів та вантажів, він є важливим чинником розвитку продуктивних сил і виробничих відносин, визначає загальний стан провідних галузей економіки та економічної системи в цілому. Щороку дорогами країни перевозяться близько 2,5 мільярдів пасажирів (і це лише комерційні перевезення) та понад 2 млрд. тон вантажів: техніки, сировини, продукції сільського господарства, будівельних матеріалів, харчових і промислових продуктів тощо [188; 189]. За підрахунками фахівців, питома вага автотранспорту в структурі валового внутрішнього продукту сягає 6,5-10%, а в структурі національного доходу – 5-7%. Частка автотранспортної складової в кінцевій вартості продукції становить: у промисловості – 12%, на будівництві – 30%, у сільському господарстві – 40%, в торгівлі – 50% [19, с. 65-66].

З огляду на провідну роль автотранспортної галузі в розвитку національної економіки, особливого значення набуває вартісний аспект правопорушень на автомобільному транспорті та їх шкідливих наслідків. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я ООН, у країнах із середнім доходом населення (саме до цієї категорії належить сучасна Україна) загальні витрати на ліквідацію наслідків ДТП перевищують 1,5% ВВП [190]. Значна частина цих витрат обумовлена спричиненням шкоди транспортним засобам, дорожній інфраструктурі, вантажу та іншому майну.

Як свідчить статистика, близько 95% ДТП завершуються пошкодженням транспортних засобів. Понад 15% ДТП призводять до руйнування об'єктів дорожнього господарства (стовпів, бордюрів, захисних споруджень). Близько 5% ДТП мають наслідком пошкодження вантажів і майна учасників дорожнього руху. Нерідко матеріальна шкода заподіюється житловим та господарським будівлям,

присадибним ділянкам, а також іншим об'єктам, які не належать до дорожньо-вуличної інфраструктури [83, с. 59].

У світлі цього, особливої гостроти набувають питання протидії дорожньо-транспортній аварійності, зокрема, шляхом застосування заходів адміністративної відповідальності за правопорушення, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд або іншого майна.

Цілком очевидно, що такого роду порушення становлять підвищену суспільну небезпеку, адже вони не просто створюють загрозу шкідливих наслідків, а призводять до їх фактичного настання, що, в свою чергу, свідчить про більш небезпечний характер поведінки порушника та більш високий ступінь його вини. Зважаючи на це, вітчизняне адміністративно-деліктне законодавство передбачає підвищену відповідальність за порушення чинних на транспорті правил у разі, якщо вони (порушення) спричинили заподіяння матеріальної шкоди.

На сьогодні відповідальність за такі порушення передбачена ст. 124 КУпАП “Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна”, ч. 2 ст. 128-1 КУпАП “Порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху” та ч. 4 ст. 140 КУпАП “Порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт” [50].

Крім того, чинний КУпАП встановлює відповідальність як за безпосереднє пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху (ч. 1 ст. 139 КУпАП), так і за аналогічні дії, що мали наслідком пошкодження транспортних засобів, вантажів чи іншого майна (ч. 2 ст. 139 КУпАП).

Загальна кількість адміністративних проступків на автомобільному транспорті, які мали наслідком заподіяння матеріальної шкоди, є вражаючою.

Тільки за останні три роки в Україні зафіксовано майже 500 тис. дорожньо-транспортних пригод, кожна з яких стала наслідком порушення чинних на транспорті правил. При цьому тенденція щодо зменшення цих показників наразі відсутня. У 2016 році на дорогах країни сталося 162,5 тис. ДТП, у 2017 – 158,7 тис. ДТП, у 2018 – 162,5 тис. ДТП, у 2019 – 160,7 тис. ДТП [139].

Слід зазначити, що це лише офіційні статистичні дані, сформовані на підставі узагальнення адміністративної практики Національної поліції. Реальна кількість правопорушень та обумовлених ними ДТП є значно більшою. Адже в багатьох випадках учасники ДТП (водії, цивільно-правова відповідальність яких застрахована) не інформують про неї відповідні підрозділи Національної поліції, а складають повідомлення про ДТП для страхових компаній (страховиків) на підставі п. 33.2 Закону України “Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів” [79]. У свою чергу, страхові компанії не є суб’єктами обов’язкової статистичної звітності та не ведуть єдиного обліку дорожньо-транспортних **пригод** (див. Постанову Кабінету Міністрів України від 22.05.2019 р. №424 “Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод”) [191]. Викладене дає обґрунтовані підстави припускати, що реальні масштаби дорожньо-транспортної аварійності щонайменше на 30% перевищують офіційні показники [192, с. 236].

Як свідчить статистика, лєвова частка ДТП (понад 99,1%) трапляються внаслідок порушення Правил дорожнього руху його учасниками: водіями, пішоходами, велосипедистами та ін. (ст. 124 КУпАП). Відповідно, саме ці порушення завдають найбільшого “удару” дорожньо-вуличній інфраструктурі, об’єктам приватної, комунальної і державної власності. І саме вони породжують найбільшу кількість помилок при кваліфікації та притягненні до адміністративної відповідальності.

Аналіз правозастосовної практики змушує констатувати велику кількість помилок при встановленні практично всіх ознак складу адміністративного проступку, передбаченого ст. 124 КУпАП. Тут слід обмовитись, що склад цього проступку охоплює широкий спектр порушень правил дорожнього руху,

відповідальність за які передбачена іншими статтями КУпАП (за ст. 124 КУпАП вони кваліфікуються тільки у разі настання шкідливих матеріальних наслідків). Проблемні аспекти кваліфікації таких порушень були висвітлені у Розділі 2 цієї дисертації, тож не будемо вдруге зупинятись на їх розгляді, а одразу перейдемо до особливостей кваліфікації “похідних” адміністративних проступків, про які йдеться безпосередньо у ст. 124 КУпАП.

Безумовно, головною визначальною рисою адміністративного проступку, передбаченого ст. 124 КУпАП, є наявність у його складі такої конструктивної ознаки як заподіяння матеріальної шкоди. Тільки після настання шкідливих матеріальних наслідків відповідний проступок вважається завершеним. І тільки за цієї умови він може бути кваліфікований за ст. 124 КУпАП.

Перелік об’єктів, яким у рамках даного посягання може бути заподіяна матеріальна шкода, конкретизований у назві ст. 124 КУпАП “Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна”. Неведений перелік не є вичерпним. Власне кажучи, у рамках вчинення адміністративного проступку, передбаченого ст. 124 КУпАП, матеріальна шкода може бути заподіяна будь-якому майну, безвідносно до його належності, форми власності та фізичної природи. Водночас з наведеного переліку недвозначно випливає, що підставою для кваліфікації порушення правил дорожнього руху за ст. 124 КУпАП може служити заподіяння лише майнової шкоди.

Незважаючи на цілковиту очевидність такого висновку, уповноважені суб’єкти кваліфікації (здебільшого працівники поліції, рідше – судді) доволі часто кваліфікують за ст. 124 КУпАП порушення правил дорожнього руху, які потягли за собою заподіяння легких тілесних ушкоджень громадянам. Між тим, у ст. 124 КУпАП така ознака, як заподіяння фізичної шкоди громадянам, взагалі не згадується. Як наслідок, такі рішення регулярно стають предметом судових оскаржень та призводять до скасування постанов про накладення адміністративного стягнення (див. підрозділ 2.2 цієї дисертації).

Варто зазначити, що окремі суб’єкти кваліфікації констатують вчинення

адміністративного проступку, передбаченого ст. 124 КУпАП, навіть за відсутності шкідливих наслідків у вигляді майнової шкоди. Свої висновки про наявність у діях особи ознак відповідного правопорушення вони ґрунтують не на основі факту заподіяння шкоди, а на основі загальної картини подій, яка про таку шкоду мала б свідчити. Так, наприклад, за ст. 124 КУпАП іноді помилково кваліфікуються порушення правил дорожнього руху, які мали наслідком незначні зіткнення транспортних засобів з відбійниками, електроопорами та іншими елементами дорожньої інфраструктури без суттєвого пошкодження останніх.

Трапляється також, що працівники поліції не конкретизують шкідливі матеріальні наслідки в адміністративному протоколі, обмежуючись загальним описом дорожньої ситуації, що виникла внаслідок порушення. У відповідних протоколах фіксується не шкода, яка дійсно була заподіяна, а лише факт наїзду на певні об'єкти або зіткнення з ними. У результаті судді, на розгляд яких потрапляють подібні справи, змушені констатувати відсутність даних про шкідливі наслідки як обов'язкову ознаку складу адміністративного проступку, передбаченого ст. 124 КУпАП, а отже, приймати рішення про закриття адміністративної справи (див., напр.: Постанова апеляційного суду Херсонської області від 15 лютого 2012 року в справі №2190/563/2012 [193]).

Проблемним аспектом кваліфікації адміністративних проступків, передбачених ст. 124 КУпАП, є не тільки визначення шкідливих матеріальних наслідків, а й встановлення факту протиправного діяння, тобто факту порушення правил дорожнього руху конкретною особою.

Вельми поширеним явищем є кваліфікація за ст. 124 КУпАП випадків пошкодження транспортними засобами автозаправних колонок на АЗС. Зазвичай, такі випадки розцінюються працівниками поліції та деякими судами як наслідок порушення водієм вимог п. 10.1 ПДР: “перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху водій повинен переконатися, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху” [121]. При цьому ними ігнорується той факт, що відповідно до п. п. 1.10 ПДР учасником дорожнього руху – є особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі

(підкреслено мною. – *А.Н.*) як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин. Між тим, цілком очевидно, що заподіяння шкоди устаткуванню АЗС не може бути наслідком зазначеного порушення, оскільки рух транспортного засобу після заправки жодних перешкод і небезпек для учасників дорожнього руху не створює. Вказана обставина виключає можливість притягнення водія такого транспортного засобу до відповідальності за ст. 124 КУпАП (див., напр.: Постанова Апеляційного суду Запорізької області від 1.06.2018 р. у справі № 337/237/18 та Постанова Апеляційного суду Київської області від 30.10.2017р. у справі № 361/3984/17 [194; 195]).

Крім того, вітчизняна практика правозастосування “знає” чимало випадків притягнення до відповідальності за ст. 124 КУпАП водіїв транспортних засобів, які не рухалися і при цьому не порушували правил зупинки та/або стоянки. Буває й так, що фактична подія та спричинення майнової шкоди відбулися поза межами дорожньо-вуличної мережі (наприклад, у полі або на довільно накатаній колії), внаслідок чого заподіяну шкоду взагалі не можна визнати наслідком порушення правил дорожнього руху. Тим не менш, ця обставина далеко не завжди враховується суб’єктами кваліфікації.

Так, наприклад, постановою Ярмолинецького районного суду Хмельницької області від 21 червня 2019 року ОСОБУ_3 було визнано винним у тому, що він, рухаючись на автомобілі «FIAT 230 L» по довільно накатаній колії між с. Волудринці та с. Коритна, порушив вимоги п. 11.3 Правил дорожнього руху України і виїхав на смугу зустрічного руху, що призвело до зіткнення з автомобілем «HYUNDAI ACCENT» під керуванням ОСОБА_2.

Суд першої інстанції належним чином не перевірів обставин, викладених в адміністративному протоколі, та не з’ясував, чи є дорога між с. Волудринці та с. Коритна дорогою в розумінні п.1.10 ПДР, вказавши, що зіткнення автомобілів відбулося на «польовій дорозі». Крім того, навіть у разі, якщо накатана колія між с. Волудринці та с. Коритна була б визнана спеціально побудованою тимчасовою дорогою (тобто дорогою в розумінні п.1.10 ПДР), суд не встановив, чи є вона двосторонньою та чи має вона по одній смузі для руху в кожному напрямку

шириною щонайменше 2,75 м. Відповідно, висновок про порушення ОСОБОЮ_2 вимог п. 11.3 Правил дорожнього руху було зроблено без достатніх на те підстав.

З огляду на викладене, постановою Хмельницького апеляційного суду від 21.06.2019 р. рішення суду першої інстанції було скасовано, а матеріали справи направлено до Ярмолинецького ВП ГУНП в Хмельницькій області на доопрацювання та приведення у відповідність до вимог чинного законодавства [196].

Наведений приклад ілюструє наявність помилок не лише при встановленні факту порушення Правил дорожнього руху, а й при визначенні місця вчинення адміністративного проступку як ознаки його об'єктивної сторони. Працівники поліції та судді не завжди правильно визначають тип дороги, ділянку проїзної частини, сферу дії дорожніх знаків та інші “просторові” елементи дорожньої обстановки, які мають значення для кваліфікації окремих порушень Правил дорожнього руху. У результаті багатьом винуватцям ДТП вдається уникнути заслуженої відповідальності. Адже неправильне визначення місця події призводить до неправильного вибору пункту Правил дорожнього руху, покладеного в основу обвинувачення. Відповідно, порушник отримує підстави для оскарження рішення в справі та цілком може розраховувати на його скасування. Навіть якщо в ході судового розгляду скарги з'ясується факт порушення особою іншого, не відображеного в протоколі пункту Правил дорожнього руху, порушника все одно буде звільнено від відповідальності, оскільки апеляційні/касаційні суди не вправі встановлювати обставини справи, які не знайшли свого відображення в процесуальних документах органу (посадової особи), що складав протокол.

Такі ситуації мають місце також і при неправильному визначенні інших ознак об'єктивної сторони адміністративного проступку, передбаченого ст. 124 КУпАП, зокрема, ознаки часу, способу вчинення та інших. Однак, поза всяким сумнівом, найбільш проблематичним моментом кваліфікації таких правопорушень є встановлення причинно-наслідкового зв'язку між протиправним діянням (тут – порушенням Правил дорожнього руху) та його суспільно-небезпечними наслідками у вигляді пошкодження транспортних засобів, вантажу, автодоріг,

вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд або іншого майна.

Функціонування сучасної дорожньо-транспортної системи характеризується надзвичайною складністю, багатоаспектною взаємодією різнорідних об'єктів, динамічністю процесів і подій, постійною мінливістю умов і ситуацій. Зважаючи на це, в багатьох випадках з'ясувати, що саме і в якій мірі стало причиною, або необхідною умовою заподіяння певних матеріальних збитків, буває дуже непросто. Велика кількість дорожньо-транспортних пригод є результатом цілого “ланцюга” взаємообумовлених дій (як правомірних, так і протиправних) різних учасників дорожнього руху. Ключова ланка такого ланцюга далеко не завжди очевидна. Часто-густо завершальна дія, якою було заподіяно конкретну матеріальну шкоду, на повірку виявляється вимушеним актом, здійсненим під впливом інших негативних чинників, які, власне, і породили (зумовили) ситуацію в цілому. Нерідко причинами ДТП стають порушення, допущені одночасно декількома учасниками дорожнього руху. Причому інколи порушення одних учасників дорожнього руху трапляються внаслідок порушень інших, а інколи – внаслідок пошкоджень автомобільних доріг, вулиць та/або об'єктів дорожньої інфраструктури. У таких ситуаціях правильне встановлення причинно-наслідкового зв'язку можливе тільки за умови точної реконструкції картини подій, проведення низки вимірів і обчислень на місці ДТП, детальної фіксації її обставин (складання схеми ДТП), ретельного аналізу показань свідків і даних приладів відеоспостереження.

Варто зазначити, що в окремих випадках для встановлення причинно-наслідкового зв'язку між порушенням Правил дорожнього руху та суспільно-небезпечними наслідками є необхідним проведення судової інженерно-технічної експертизи (автотехнічної, транспортно-трасологічної, дорожньо-технічної, безпеки життєдіяльності, електротранспортної тощо) [197, с. 262]. Зважаючи на пряму залежність кваліфікації адміністративних проступків, передбачених ст. 124 КУпАП, від результатів інженерно-технічної експертизи, особливу вагу мають питання правильності її призначення, забезпечення та проведення.

На жаль, вітчизняні суди не повною мірою враховують вимоги Інструкції про

призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень та Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень, затверджених Наказом Міністерства юстиції України від 08 жовтня 1998 року № 53/5 [198]. Зокрема, на вирішення експертиз далеко не завжди виносяться питання, які мають вирішальний вплив на кваліфікацію (наприклад, питання про первинну причину ДТП, про обґрунтованість показань учасників ДТП та свідків, про причинний зв'язок між порушеннями Правил дорожнього руху, зазначеними у відповідному адміністративному протоколі, та заподіяною матеріальною шкодою і т. ін.). Натомість, експерту доручається з'ясувати очевидні питання або ж питання, які не стосуються суті обвинувачення, на кшталт: “Що стало безпосередньою причиною заподіяння матеріальної шкоди?”, “Чи вбачається, з технічної точки зору, невідповідність дій учасників ДТП Правилам дорожнього руху?”, “Порушення яких саме Правил дорожнього руху мало місце?” etc.

Буває й так, що експерту пропонується підтвердити або спростувати факт порушення конкретного пункту Правил дорожнього руху, не зазначеного в адміністративному протоколі. Інколи експертам ставляться питання, які взагалі виходять за межі їх спеціальних знань. У результаті висновки судових експертиз виявляються неінформативними і малокорисними для кваліфікації адміністративного проступку, забезпечення ґрунтовної доказової бази та вирішення справи по суті обвинувачення.

Дошкульною проблемою є також недостатнє забезпечення експерта вихідними даними (матеріалами), а також ігнорування його клопотань про надання додаткових матеріалів, необхідних для прийняття обґрунтованого висновку. Дана проблема суттєво ускладнюється тим, що багато експертів за відсутності достатніх вихідних даних не відмовляються від проведення експертизи, надаючи суду некоректні, неповні та необ'єктивні висновки, які спотворюють реальну картину подій.

Значною мірою такий стан справ обумовлений диспозитивним характером відповідних положень абз. 12 п. 2.1. Інструкції про призначення та проведення

судових експертиз та експертних досліджень (наказ Міністерства юстиції України від 08 жовтня 1998 року № 53/5), згідно з якою: “Експерт може відмовитись від проведення експертизи, якщо наданих йому матеріалів недостатньо для виконання покладених на нього обов’язків, а витребувані додаткові матеріали не надані, або якщо поставлені питання виходять за межі його спеціальних знань” [198].

Наведене положення означає, що в умовах недостатності вихідних даних, питання про проведення експертизи покладається на розсуд експерта, котрий вправі як відмовитись від неї, так і провести її на основі наявних матеріалів. З нашої точки зору, такий підхід неможливо визнати обґрунтованим. Будучи важливим доказом у справі та ключовим моментом кваліфікації адміністративного проступку, експертний висновок повинен бути максимально точним і об’єктивним. Це, а priori, неможливо, якщо експерт не володіє достатніми даними про обставини ДТП, а тим більше, якщо наявних матеріалів “недостатньо для виконання покладених на нього обов’язків”.

У даному контексті цілком закономірно постає питання про те, чи можна вважати прийнятним і допустимим висновок експерта, сформульований на основі аналізу матеріалів, недостатніх для того, щоб “особисто провести повне дослідження, дати обґрунтований та об’єктивний письмовий висновок на поставлені питання, а в разі необхідності роз’яснити його” (див. абз. 4 п. 2.2. Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень). Вважаємо, це питання риторичне. Адже відсутність гарантій повноти та об’єктивності експертного висновку не просто знецінює його юридичне (доказове) значення, а й перетворює його на чинник ризику, здатний викривити об’єктивну картину подій та обумовити помилкове рішення в справі.

На підставі викладеного пропонуємо внести до Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затвердженої наказом Міністерства юстиції України від 08 жовтня 1998 року № 53/5, такі зміни:

абзац 12 пункту 2.1. – вилучити;

пункт 2.3. “Експерту забороняється” доповнити абзацом 8 такого змісту: “проведення експертизи, якщо наданих йому матеріалів недостатньо для

виконання покладених на нього обов'язків”.

Аналіз правозастосовної практики на автомобільному транспорті змушує констатувати наявність непоодиноких помилок при встановленні суб'єктивних ознак складу (суб'єкта та суб'єктивної сторони) адміністративних проступків, передбачених ст. 124 КУпАП. Як впливає зі змісту цієї статті та окремо підкреслюється в Постанові Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. №14 “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”, суб'єктом передбаченого нею адміністративного правопорушення, може бути лише “особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин” [199]. Незважаючи на достатню ясність наведених положень, окремі працівники поліції та судді кваліфікують за ст. 124 КУпАП випадки спричинення майнової шкоди особами, які в дорожньому русі безпосередньої участі не брали, а отже, й не порушували Правил дорожнього руху.

Ось лише один із типових прикладів. У с. Боратин Луцького району ОСОБА_2 залишив без нагляду гужову повозку на місцевому току (поза дорожньо-вуличною мережею). За відсутності господаря повозка почала рухатись самостійно, виїхала на центральну вулицю села та зіткнулася з автомобілем «Мерседес», спричинивши йому механічні ушкодження. Постановою Луцького міськрайонного суду Волинської області ОСОБУ_2 було притягнуто до відповідальності за ст. 124 КУпАП та накладено адміністративне стягнення у вигляді штрафу. Переглянувши справу в порядку апеляційного провадження, Апеляційний суд Волинської області цілком слушно наголосив, що ОСОБА_2 на час дорожньо-транспортної пригоди не був учасником дорожнього руху в розумінні п. 1.10 ПДР, а отже, не може бути визнаний суб'єктом адміністративного проступку, передбаченого ст. 124 КУпАП. Виходячи з цього, апеляційним судом було ухвалено постанову про скасування рішення суду першої інстанції та закриття справи за відсутністю в діях ОСОБИ_2 складу адміністративного правопорушення [200].

Що стосується суб'єктивної сторони адміністративного проступку,

передбаченого ст. 124 КУпАП, то питання про правильність її встановлення на практиці постає не так вже й часто. Тим не менш, воно набуває неабиякої ваги для розмежування відповідних адміністративних проступків та суміжних злочинів. Потреба такого розмежування виникає в окремих випадках, у разі заподіяння водіями автотранспортних засобів майнової шкоди у великих та особливо великих розмірах, тобто якщо сума реальних збитків сягнула 100 або більше неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

У разі заподіяння шкоди у великих та особливо великих розмірах кваліфікація правопорушення як адміністративного проступку чи злочину залежить від форми вини, яка мала місце при його вчиненні. Зокрема, якщо винна особа діяла необережно, тобто передбачала можливість настання шкідливих наслідків своєї дії чи бездіяльності, але легковажно розраховувала на їх відвернення або ж не передбачала можливості настання таких наслідків, хоч повинна була і могла їх передбачити, то вчинене нею посягання слід кваліфікувати за ст. 124 КУаАП. Водночас, наявність у діях порушника умислу (зокрема, бажання або свідомого допущення настання суспільно небезпечних наслідків) свідчить про вчинення злочину, передбаченого ст. 194 КК України “Умисне знищення або пошкодження майна”.

Варто зазначити, що форма вини аналогічним чином може впливати на кваліфікацію адміністративних проступків, передбачених ст. 139 КУпАП “Пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху...”. Заподіяння таких пошкоджень у великих та особливо великих розмірах може кваліфікуватися як адміністративний проступок тільки у разі необережної форми вини. У свою чергу, умисел в діях порушника вимагає кваліфікувати скоєне за ст. 194 КК України.

Говорячи про адміністративні проступки, передбачені ст. 139 КУпАП, також доводиться констатувати, що на практиці вельми проблематичним аспектом їх кваліфікації є встановлення предмета посягання. У теорії адміністративного права під предметом посягання прийнято розуміти явища об’єктивного світу, з приводу яких складаються охоронювані адміністративно-деліктним правом суспільні

відносини і на які скеровується протиправна дія або бездіяльність порушника [57, с. 148; 109, с. 193, 194]. Відповідно, предметом адміністративних проступків, передбачених ст. 139 КУпАП, виступають автомобільні дороги, вулиці, дорожні споруди, залізничні переїзди, трамвайні колії, а також технічні засоби регулювання дорожнього руху. Саме ці інженерно-технічні об'єкти охороняються положеннями ст. 139 КУпАП, саме на них спрямовано фізичний вплив протиправного діяння, і саме вони зазнають матеріальних ушкоджень.

Структурний опис всіх перерахованих об'єктів наведений у п. 1.10 Правил дорожнього руху, який містить визначення понять “автомобільна дорога”, “вулиця”, “залізничний переїзд” і “трамвайна колія”, а також перелік дорожніх споруд (див. термін “автомобільна дорога”). Проблема полягає в тому, що уповноважені суб'єкти кваліфікації нерідко виходять за межі законодавчого опису предмета посягання, кваліфікуючи за ст. 139 КУпАП випадки пошкодження будь-яких інженерно-технічних об'єктів, прилеглих до дорожньої мережі. Між тим, подібні об'єкти змістом ст. 139 КУпАП не охоплюються та не можуть виступати предметом передбачених нею проступків.

Так, наприклад, постановою судді Камінь-Каширського районного суду Волинської області від 02.08.2018р. (справа №157/826/18) ОСОБУ_2 було визнано винним у тому, що він: “організував землерийні роботи по засипанню водостічного кювету на вул. Грушка в м. Камінь-Каширському, внаслідок чого пошкодив дану дорожню споруду (підкреслено мною. – А.Н.), чим порушив вимоги п. 1.5 ПДР та вчинив адміністративне правопорушення, передбачене ч. 1 ст. 139 КУпАП” [201]. При цьому суддя не взяв до уваги той факт, що перелік дорожніх споруд, закріплений у п. 1.10 ПДР є вичерпним і включає: мости, шляхопроводи, а також надземні і підземні переходи, розташовані на вулично-дорожній мережі [121]. Таким чином, водостічний канал не належить до категорії дорожніх споруд, а отже, до предметів, визначених диспозицією ч. 1 ст. 139 КУпАП. З огляду на викладені обставини, Апеляційний суд Волинської області цілком обґрунтовано прийняв рішення скасувати рішення суду першої інстанції та закрити провадження в справі за відсутністю в діях ОСОБИ_2 складу адміністративного правопорушення [202].

Продовжуючи аналіз практичних аспектів кваліфікації адміністративних правопорушень на автомобільному транспорті, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автодоріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, варто звернути увагу на те, що багато з них вчиняються не лише фізичними, а й посадовими особами органів влади. У світлі цього неабиякої гостроти набуває проблема правильного визначення особи, відповідальної за утримання автомобільних доріг і вулиць, технічний стан, обладнання та експлуатацію транспортних засобів.

Як відомо, вітчизняна система публічного адміністрування (особливо на місцевому рівні) характеризується недостатньою визначеністю меж компетенції, функцій і повноважень різних суб'єктів влади. Окремі напрями діяльності та сфери відповідальності таких суб'єктів частково “перетинаються”, внаслідок чого встановити особу, котра несе безпосередню відповідальність за допущене порушення, буває не так вже й просто. Ситуація ускладнена тим, що деякі суб'єкти владних повноважень (наприклад, місцеві ради) мають колективну форму організації та низку підпорядкованих структур, уповноважених на підтримання комунального дорожньо-транспортного господарства в безпечному, функціональному стані. Порушуючи чинні на транспорті правила, такі структури не завжди діють самостійно, а реалізують приписи керівного органу.

Буває й так, що певна ділянка (об'єкт) дорожньо-вуличної мережі, де юре, не має визначеного господаря та не перебуває у віданні конкретного суб'єкта влади, що взагалі унеможлиблює пошук відповідальної особи. В окремих районах “вакуум” відповідальності є близьким до абсолютного. Так, наприклад, 23.05.2018 р. на прес-конференції, присвяченій питанням дорожньої безпеки, т.в.о. начальника сектору превенції Кам'янського відділу поліції С. Максименко повідомив про повну відсутність в м. Кам'янському балансоутримувачів, відповідальних за утримання вулиць, дорожніх споруд і технічних засобів регулювання дорожнього руху [203]. Велика кількість так званих “безхозних” автодоріг експлуатуються у Вінницькій, Кіровоградській, Львівській, Черкаській і деяких інших областях.

Загальний огляд практичних аспектів встановлення суб'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті було здійснено у підрозділі 2.3. цієї роботи. Як засвідчив проведений аналіз, найбільша кількість помилок при кваліфікації правопорушень, вчинюваних посадовими особами, відповідальними за утримання автомобільних доріг і вулиць, технічний стан, обладнання та експлуатацію транспортних засобів, пов'язана з двома такими моментами:

1) встановленням балансоутримувача певної дороги, вулиці чи елемента дорожньої інфраструктури (передусім це стосується адміністративних проступків, передбачених ст.ст. 139 та 140 КУпАП). Найбільш рельєфно ця проблема проявляється у випадках, коли такий балансоутримувач юридично не визначений або ж перебуває в організаційному підпорядкуванні суб'єкта публічної адміністрації та діє на основі його розпоряджень;

2) встановленням конкретної посадової особи органу (підприємства, установи, організації), відповідальної за порушення чинних на транспорті правил, яке спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна. Уповноважені суб'єкти кваліфікації не завжди приділяють належну увагу аналізу службових функцій і повноважень посадових осіб автотранспортних підприємств, комунальних дорожньо-експлуатаційних управлінь, органів виконавчої влади та місцевого самоврядування. Як наслідок, адміністративні протоколи за ч. 2 ст. 128-1, ч.ч. 1, 2 ст. 139 та ч. 4 ст. 140 КУпАП складаються відносно посадових осіб, безпосередньо не причетних до порушення чинних на транспорті правил, оскільки реалізація цих правил не входить у сферу їх професійної (службової) компетенції.

Обидва зазначені моменти підлягають обов'язковому врахуванню при кваліфікації посадових правопорушень на автомобільному транспорті, зокрема тих, що мали наслідком пошкодження дорожньої інфраструктури, транспортних засобів, вантажу чи іншого майна. Як уже зазначалося вище, важливою запорукою правильної кваліфікації таких порушень є: по-перше, чітке визначення (на основі чинного законодавства) юридичної особи, відповідальної за стан конкретної

дороги, вулиці чи об'єкта дорожньої інфраструктури, а по-друге – ґрунтовний аналіз посадових обов'язків її працівників з метою виявлення саме тієї особи, дії (бездіяльність) якої стали безпосередньою причиною настання матеріальних шкідливих наслідків.

У цілому сучасний стан правозастосовної практики змушує констатувати, що витоки більшості помилок при кваліфікації адміністративних проступків, передбачених ст. 124, ч. 2 ст. 128-1, ч.ч. 1, 2 ст. 139 та ч. 4 ст. 140 КУпАП, криються в площині професійної підготовки та методичного забезпечення. Як правило, уповноважені суб'єкти кваліфікації помиляються під час складання адміністративних протоколів та винесенні підсумкових рішень у справах не через вади нормативно-правового регулювання, а внаслідок недостатнього рівня професійних знань, вмінь і навичок. Це, зокрема, проявляється у неправильній оцінці фактичних обставин події, формальному підході до зібрання та вивчення доказів, неправильному складанні процесуальних документів, ігноруванні вимог процесуального законодавства та відомчих інструкцій, неправильному визначенні нормативних підстав кваліфікації та в багатьох інших таких моментах.

Треба сказати, що і самі суб'єкти кваліфікації (працівники поліції та судді) вельми об'єктивно оцінюють ситуацію, визнаючи низький рівень професійної підготовки головним джерелом проблем при кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автодоріг, вулиць, дорожніх споруд або іншого майна. Як засвідчило проведене опитування, такої думки притримуються 55% суддів (всього опитано 57 осіб) та 44% працівників патрульної поліції (опитано 112 осіб). При цьому значна респондентів (35% суддів та 40% працівників поліції) вважають брак якісного методичного забезпечення (на рівні інструкцій, методик і рекомендацій) чинником негативного впливу на результати кваліфікації адміністративних проступків, передбачених ст. 124, ч. 2 ст. 128-1, ч.ч. 1, 2 ст. 139 та ч. 4 ст. 140 КУпАП (Додаток Л).

З огляду на викладене, підвищення якості професійної підготовки та методичного забезпечення має розглядатися як пріоритетний напрям вирішення

проблем кваліфікації адміністративних проступків, передбачених ст. 124, ч. 2 ст. 128-1, ч.ч. 1, 2 ст. 139 та ч. 4 ст. 140 КУпАП. На наш погляд, актуальні питання кваліфікації таких проступків повинні стати предметом поглибленого розгляду в ході службової підготовки патрульних поліцейських. З цією метою їх доцільно включити як до загального Тематичного плану з функціональної підготовки працівників патрульної поліції, так і до однойменних планів територіальних органів і підрозділів Національної поліції.

Крім того, вони мають знайти детальне висвітлення в Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі (див. наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395) [204]. На сьогодні цей документ розкриває процесуальні аспекти кваліфікації лише окремих порушень Правил дорожнього руху і жодним чином не стосується посадових проступків на автомобільному транспорті.

У зв'язку з цим, вважаємо за доцільне доповнити Інструкцію розділом 9.1. “Особливості провадження в справах про адміністративні проступки на автомобільному транспорті, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна”, в якому окрема увага має бути приділена встановленню належного суб'єкта адміністративної відповідальності.

Висновки до розділу 3

У рамках проблематики дисертаційної праці на особливу увагу заслуговують особливості кваліфікації правопорушень, вчинюваних у стані сп'яніння, правопорушень, які фіксуються в автоматичному режимі, а також правопорушень, пов'язаних із спричиненням матеріальної шкоди. З одного боку, кваліфікація таких порушень передбачає обов'язкове використання спеціальних технічних засобів, а з іншого, характеризується специфікою процесуального оформлення її результатів.

Ці та інші особливості істотною мірою впливають на кваліфікацію, змінюючи її алгоритм, доповнюючи її додатковими логічними і технічними операціями, вимагаючи додаткових засобів формалізації.

У світлі недоліків чинного законодавства, а також проблем професійної підготовки та методичного забезпечення, зазначені особливості обумовлюють численні помилки і ускладнення при кваліфікації відповідних правопорушень. Ситуація вимагає здійснення комплексу заходів, спрямованих на гармонізацію положень КУпАП, якими передбачена відповідальність за ці проступки, чітку регламентацію окремих технічних процедур, здійснюваних в ході кваліфікації, розроблення дієвих методик оформлення та розгляду адміністративних справ. З цією метою доцільно:

- доповнити чинний КУпАП статтею 9-1 “Презумпція невинуватості” такого змісту: *“Особа вважається невинуватою у вчиненні адміністративного правопорушення (проступку) і не може бути притягнута до адміністративної відповідальності, доки її вину не буде доведено в порядку, передбаченому цим Кодексом, і встановлено постановою по справі про адміністративне правопорушення.*

Примітка. Дія цієї статті не поширюється на випадки, передбачені статтею 14-2 цього Кодексу”.

- поширити дію нормативних положень, які врегульовують процедуру проходження огляду на стан сп'яніння (ст. 266 КУпАП, Постанова Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року №1103, наказ МВС України та МОЗ України від 9 листопада 2015 року № 1452/735) на всіх учасників дорожнього руху, у тому числі на пішоходів;

- передбачити в Тематичному плані з функціональної підготовки працівників патрульної поліції обов'язковий розгляд питань кваліфікації правопорушень, вчинюваних у стані сп'яніння, правопорушень, які фіксуються в автоматичному режимі, а також правопорушень, пов'язаних зі спричиненням матеріальної шкоди;

- доповнити Інструкцію з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху,

зафіксовані не в автоматичному режимі (наказ МВС України від 07.11.2015 р. №1395) окремим розділом, який би висвітлював особливості провадження в справах про адміністративні проступки на автомобільному транспорті, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведене вирішення конкретного науково-практичного завдання, яке полягає у формуванні комплексу теоретичних положень і практичних рекомендацій, необхідних для підвищення ефективності кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті. Головні результати роботи полягають у таких висновках.

1. Огляд сучасних досліджень з питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті засвідчив наявність сталого наукового інтересу до відповідної проблематики, що обумовлюється її неабиякою соціально-економічною значущістю. Разом із тим, загальний стан наукового забезпечення кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті є далеким від досконалості. Як правило, основна увага науковців прикута до проблем кваліфікації окремих адміністративних проступків на автомобільному транспорті. Натомість, комплексно (на галузевому рівні) відповідна проблематика не розглядається. При цьому спостерігається брак взаємозв'язку між наукою та практикою. Як правило, тематичні дослідження проводяться науковцями з власної ініціативи, а їх результати не потрапляють “у поле зору” законодавця та суб'єктів, відповідальних за забезпечення безпеки автомобільного транспорту.

З метою вирішення окреслених проблем доцільно: запровадити постійний моніторинг наукових досліджень з питань юридичної відповідальності за адміністративні проступки на автомобільному транспорті (у т. ч. з питань їх кваліфікації); створити дієвий механізм інформування уповноважених суб'єктів адміністративної юрисдикції (передусім відповідних органів і підрозділів МВС України та Державної служби України з безпеки на транспорті) про перспективні наукові розробки з питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті; включити питання наукового забезпечення юрисдикційної діяльності на автомобільному транспорті до змісту цільових програм галузевого розвитку; включити тему “Правові та організаційні засади кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті” до

тематики Пріоритетних напрямів наукового забезпечення діяльності органів внутрішніх справ України на період 2020-2024 роки; забезпечити стимулювання комплексної розробки питань кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті шляхом надання грантів, державного фінансування науково-дослідних робіт тощо.

2. Розробка якісного наукового підґрунтя для кваліфікації адміністративних проступків, у т. ч. адміністративних проступків на автомобільному транспорті, вимагає чіткого та однозначного розуміння сутності цього явища. На основі аналізу сучасних доктринальних концепцій, а також формально-логічного, когнітивного та юридичного аспектів кваліфікації адміністративного проступку в дисертації визначено перелік її сутнісних ознак: 1) це пізнавально-аналітична діяльність, яка полягає у співвіднесенні ознак фактичного посягання з ознаками адміністративного проступку, визначеними законом; 2) таке співвіднесення здійснюється на основі спеціальної логіко-юридичної конструкції – складу адміністративного проступку; 3) суб'єктом кваліфікації виступає особа, уповноважена здійснювати провадження в справах про адміністративні проступки; 4) кваліфікація адміністративного проступку є невід'ємним елементом застосування адміністративно-деліктних норм, який пронизує всі його стадії та етапи; 5) кваліфікація адміністративного проступку передбачає обов'язкову констатацію наявності у фактичному посяганні всіх ознак складу адміністративного проступку; 6) результати кваліфікації адміністративного проступку знаходять обов'язкове відображення в процесуальних документах.

Узагальнюючи перераховані ознаки, поняття “кваліфікація адміністративного проступку” доцільно визначити як: *здійснену уповноваженим суб'єктом правозастосовної діяльності юридичну оцінку фактичного посягання, в ході якої було зроблено та процесуально закріплено висновок про наявність у скоєному всіх ознак складу конкретного адміністративного проступку.*

3. Всебічне уявлення про кваліфікацію адміністративних проступків на автомобільному транспорті неможливе без визначення її підстав і передумов. Спираючись на сучасну філософську думку та розробки вітчизняних теоретиків

права, підстави кваліфікації адміністративного проступку можна визначити як: *сукупність об'єктивних чинників, які безпосередньо визначають доцільність, легітимність, зміст і результати кваліфікації конкретного адміністративного проступку. Водночас, передумовами кваліфікації адміністративного проступку слугує: комплекс обставин, явищ і процесів (соціальних, технічних, юридичних та інших), які створюють сприятливі умови для здійснення кваліфікації адміністративних проступків уповноваженими суб'єктами адміністративної юрисдикції.*

Ведучи мову про кваліфікацію адміністративних проступків на автомобільному транспорті, в якості її фактичної підстави можемо визначити: вчинення протиправних дій (бездіяльності), які посягають на встановлений порядок функціонування та безпеку автомобільного транспорту і за які законом передбачена адміністративна відповідальність. Нормативно-правова підстава кваліфікації таких проступків охоплює сукупність положень законодавства, необхідних для здійснення його правильної юридичної оцінки (такими, зокрема, є положення КУпАП, міжнародних договорів України з питань автомобільного транспорту, а також законів та підзаконних нормативно-правових актів, якими визначаються правила організації, функціонування та безпеки автомобільного транспорту). І нарешті, юрисдикційною підставою кваліфікації адміністративного проступку (у т. ч. на автомобільному транспорті) виступає наявність у її суб'єкта як загальних юрисдикційних повноважень, так і юридичних підстав на її здійснення в конкретному випадку.

4. Точне визначення об'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті має важливе наукове і практичне значення. Воно чинить помітний вплив на систематизацію адміністративно-деліктного законодавства, визначає заходи його вдосконалення. Воно є запорукою правильної кваліфікації правопорушень, раціональності адміністративного провадження та належного застосування окремих адміністративно-деліктних норм. Зважаючи на покладення об'єкта адміністративного проступку в основу структурної будови КУпАП, пропонується виключити з Глави 10 КУпАП "Адміністративні правопорушення на транспорті, в

галузі шляхового господарства і зв'язку” всі норми про відповідальність за пошкодження майна, шкоду довкіллю та порушення громадського порядку. Відповіді положення доцільно перемістити, відповідно, до Глав 6, 7 та 14 КУпАП.

5. Аналіз практичних аспектів визначення об'єктивної сторони адміністративних проступків на автомобільному транспорті змушує констатувати наявність широкого кола проблем, обумовлених вадами галузевого законодавства, браком якісного методичного забезпечення, недостатнім рівнем професійної підготовки суб'єктів кваліфікації. Вирішення цих проблем потребує комплексного підходу, який передбачатиме: вдосконалення нормативно-правового регулювання, розробку відповідних інструкцій, методик і рекомендацій, оновлення тематики й змісту занять службової підготовки працівників поліції.

Суттєвим недоліком законодавчого опису об'єктивної сторони адміністративних проступків, пов'язаних з виникненням ДТП (ст. 124 КУпАП), є те, що ним не охоплені суспільно-небезпечні наслідки у вигляді “заподіяння потерпілому легких тілесних ушкоджень”. З одного боку, це унеможлиблює посилену відповідальність за правопорушення, які створюють реальну загрозу здоров'ю і життю учасників дорожнього руху (тобто характеризуються підвищеною суспільною небезпекою), з іншого – уповноважені суб'єкти кваліфікації на практиці припускаються грубих помилок при спробі дати юридичну оцінку таким посяганням. З метою вирішення окресленої проблеми пропонується ст. 124 КУпАП доповнити частиною 2 такого змісту: *“Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило заподіяння легких тілесних ушкоджень іншим учасникам дорожнього руху, -*

тягне за собою...”.

6. Огляд сучасної правозастосовної практики змушує констатувати велику кількість помилок при встановленні суб'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті. Зокрема, найбільша кількість помилок спостерігається при встановленні посадових осіб, відповідальних за порушення правил утримання автомобільних доріг і вулиць у населених пунктах, а також при з'ясуванні суб'єкта відповідальності за створення небезпечних умов руху або ДТП через незадовільний

стан “позабалансних” об’єктів комунального господарства. Це зумовлює необхідність розробки та впровадження в практику методичних рекомендацій щодо встановлення суб’єктів відповідальності за адміністративні проступки, передбачені ст.ст. 128-1, 139 та 140 КУпАП.

Крім того, з метою вдосконалення правового регулювання відповідальності за адміністративні проступки на автомобільному транспорті пропонується: по-перше, внести до ст. 142 КУпАП зміни, спрямовані на поширення її дії на фізичних осіб-підприємців, а також на посадових осіб органів (підприємств, установ, організацій), котрі є власниками земельних ділянок, прилеглих до автомобільних шляхів; по-друге, вилучити зі змісту ч. 2 ст. 127-2 КУпАП положення про відповідальність інспекторів з паркування за прийняття готівкових коштів в якості оплати послуг паркування транспортних засобів.

7. З огляду на те що склади переважної більшості адміністративних проступків на автомобільному транспорті мають формальний характер, встановлення їх суб’єктивної сторони, зокрема, вини, відбувається на основі вільної інтерпретації ст.ст. 10 та 11 КУпАП, які визначають форми вини в адміністративних проступках з матеріальними складами. Така ситуація призводить до істотних різничитань як у науковому розумінні вини, так і в її практичному визначенні. У світлі цього, постає необхідність законодавчого визначення вини у проступках з формальними складами. З цією метою чинний КУпАП пропонується доповнити статтею 11-1 такого змісту:

“Стаття 11-1 Вина при вчиненні адміністративних правопорушень, кваліфікація яких не залежить від настання шкідливих наслідків.

При вчиненні адміністративного правопорушення, кваліфікація якого не залежить від настання шкідливих наслідків, форма вини порушника визначається на основі його ставлення до своїх протиправних дій чи бездіяльності”.

Окрему проблему становить широке використання термінів “обоюдна вина”, “обопільна вина”, “спільна вина” в процесуальних документах, які закріплюють результати попередньої та остаточної кваліфікації: у протоколах про вчинення адміністративних правопорушень, у рішеннях і постановках суду. Зазначені терміни

є квазінауковими та небажаними для практичного вжитку. Встановлення вини при кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті повинно відбуватися на основі індивідуального підходу. Вина кожного порушника констатується окремо, безвідносно до того, хто ще був причетний до фактичного посягання та його шкідливих наслідків.

8. В умовах стрімкого збільшення динаміки та інтенсивності транспортних потоків автоматичні системи нагляду за дорожнім рухом є найбільш перспективним засобом підтримання транспортної дисципліни, профілактики деліктності, забезпечення невідворотності адміністративних стягнень. Забезпечуючи безперервний нагляд за дотриманням правопорядку, автоматичну фіксацію правопорушень та синхронну обробку величезних обсягів інформації, вони істотно підвищують ефективність механізмів адміністративної відповідальності. Разом із тим, запровадження відповідальності за адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі та в режимі фотозйомки (відеозапису), супроводжується проблемами, зумовленими вадами адміністративно-деліктного законодавства. З метою їх усунення необхідно зробити комплекс законодавчих змін, спрямованих на гармонізацію загальних і спеціальних положень КУпАП, які стосуються відповідальності за адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі (фотозйомка, відеозапис). В основу відповідних змін має бути покладена ідея презюмування вини власників (співвласників) транспортних засобів у вчиненні зазначених проступків; гарантування їх процесуальних прав, зокрема, права на участь у розгляді справи, права на подання доказів і пояснень, права на справедливе правосуддя; максимального врахування об'єктивних підстав для звільнення від відповідальності за адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі.

Реалізація цих ідей вимагає переосмислення презумпції невинуватості в адміністративно-деліктному праві, як принципу, котрий допускає винятки і не поширюється на адміністративні проступки, зафіксовані в автоматичному режимі та в режимі фотозйомки (відеозапису). З цією метою чинний КУпАП пропонується

доповнити статтею 9-1 “Презумпція невинуватості” такого змісту:

“1. Особа вважається невинуватою у вчиненні адміністративного правопорушення (проступку) і не може бути притягнута до адміністративної відповідальності, доки її вину не буде доведено в порядку, передбаченому цим Кодексом, і встановлено постановою по справі про адміністративне правопорушення.

Примітка. Дія цієї статті не поширюється на випадки, передбачені статтею 14-2 цього Кодексу”.

9. Аналіз юрисдикційної практики на автомобільному транспорті змушує констатувати широке коло проблем, пов’язаних з кваліфікацією адміністративних проступків, вчинюваних у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Уповноважені суб’єкти кваліфікації припускаються грубих помилок встановленні об’єктивних і суб’єктивних ознак відповідних проступків. Нерідко результати кваліфікації (навіть цілком обґрунтовані) перекреслюються різноманітними порушеннями при здійсненні процесуальних дій, як-то: складання адміністративного протоколу, попередній огляд особи на стан сп’яніння тощо. Ситуацію ускладнює законодавча невизначеність процедури огляду пішоходів на стан алкогольного або іншого сп’яніння. У багатьох випадках це унеможливорює обґрунтовану кваліфікацію адміністративних проступків, передбачених ч. 3 ст. 127 КУпАП.

З метою усунення законодавчих “прогалин”, які стоять на заваді кваліфікації порушень правил дорожнього руху, вчинюваних пішоходами в стані сп’яніння, вважаємо за доцільне:

– частини 1 і 2 ст. 266 КУпАП викласти в такій редакції:

“Особи, які порушили правила дорожнього руху і щодо яких є підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, підлягають огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що

знижують їх увагу та швидкість реакції.

Огляд особи на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, проводиться поліцейським у присутності двох свідків з використанням спеціальних технічних засобів...”;

– поширити дію Постанови Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 р. № 1103, а також спільного наказу МВС України та МОЗ України від 9.11.2015 р. №1452/735 на всіх учасників дорожнього руху, у тому числі – на пішоходів.

У рамках занять з функціональної підготовки працівників патрульної поліції особлива увага має бути приділена кваліфікації адміністративних проступків, вчинюваних у стані сп'яніння, зокрема, засобам, методам і способам виявлення та фіксації їх об'єктивних ознак, а також особливостям процедури огляду особи на предмет алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння.

10. Сучасна правозастосовна практика характеризується великою кількістю помилок при кваліфікації адміністративних проступків, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд або іншого майна (ст. 124, ч. 2 ст. 128-1, ч.ч. 1, 2 ст. 139 та ч. 4 ст. 140 КУпАП). Як засвідчив проведений аналіз, витоки більшості таких помилок криються в площині професійної підготовки та методичного забезпечення. Це, зокрема, проявляється у неправильній оцінці фактичних обставин події, у формальному підході до зібрання та вивчення доказів, у неправильному складанні процесуальних документів, в ігноруванні вимог законодавства, у неправильному визначенні нормативних підстав кваліфікації.

Зважаючи на викладене, актуальні питання кваліфікації зазначених проступків доцільно включити до Тематичного плану з функціональної підготовки працівників патрульної поліції, а також висвітлити в Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженій Наказом МВС України від 07.11.2015 р. № 1395. З цією метою Інструкцію пропонується доповнити розділом 9.1. “Особливості провадження у

справах про адміністративні проступків на автомобільному транспорті, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна”, в якому окрема увага має бути приділена встановленню належного суб’єкта адміністративної відповідальності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. World Report on Road Traffic Injury Prevention / ed. by Margie Peden, Richard Scurfield, David Sleet, Dinesh Mohan, Adnan A. Hyder, Eva Jarawan and Colin Mathers. Geneva: World Health Organization, 2004. 244 p.
2. Доненко В. В., Колпаков В. К. Керування транспортом у стані сп'яніння: адміністративно-деліктні проблеми : монографія. Дніпропетровськ : Юридична академія, 2003. 196 с.
3. Гуржій Т. О. Керування автотранспортними засобами: адміністративно-деліктний аспект : монографія. Кіровоград : Полімед-сервіс, 2007. 255 с.
4. Гуржій Т. О. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями механічних транспортних засобів правил керування : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Національна академія внутрішніх справ України. К : НАВСУ, 2005. 242 с.
5. Гуржій Т. О. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями механічних транспортних засобів правил керування : навчальний посібник. Кіровоград: Полімед сервіс, 2005. 152 с.
6. Голубева Г. К. Проблеми нормативної регламентації використання спеціальних світлових та звукових пристроїв на засобах автомобільного транспорту. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2007. № 4. С. 7-15.
7. Голубева Г. К. Керування транспортними засобами з технічними несправностями гальмової системи або рульового управління: адміністративно-деліктний аспект. *Право України*. 2008. №3. С. 24-27.
8. Голубева Г. К. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями правил експлуатації автотранспортних засобів : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2008. 233 с.
9. Голубева Г. К. Адміністративна відповідальність за експлуатацію транспортних засобів, номери агрегатів яких не відповідають записам у

- реєстраційних документах: проблеми правового регулювання. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2006. № 3 т. С. 9-14.
10. Голубева Г. К. Проблеми адміністративно-правового регулювання відповідальності водіїв за керування транспортними засобами, номери агрегатів яких не відповідають записам у реєстраційних документах. *Адміністративне право та процес очима молодих вчених* : тези доповідей Всеукраїнської конференції з адміністративного права, м. Запоріжжя, 28-29 лютого 2008 р. Запоріжжя: ЗНУ, 2008. С. 35-38.
 11. Голубева Г. К. Кваліфікація адміністративних проступків, пов'язаних з порушенням правил користування державними номерними знаками автотранспортних засобів. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2007. № 9. С. 28-36.
 12. Гуржій А. В. Відповідальність за адміністративні проступки проти безпеки дорожнього руху як об'єкт наукових досліджень. *Адміністративне право і процес*. 2012. № 1. С. 56-66.
 13. Гуржій А. В. Соціально-економічні передумови адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього перевезення вантажів та проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів. *Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності*. 2011. № 4. С. 65-71.
 14. Гуржій А. В. Підстави адміністративної відповідальності за порушення правил перевезення небезпечних, великовагових і великогабаритних вантажів. *Наука і правоохорона*. 2012. № 1. С. 181-188.
 15. Гуржій А. В. Актуальні проблеми встановлення об'єкта правопорушень у сфері перевезення небезпечних, великовагових і великогабаритних вантажів. *Вісник прокуратури*. 2012. № 12. С. 111-117.
 16. Гуржій А. В. Проблеми встановлення суб'єкта порушень правил перевезення небезпечних, великовагових і великогабаритних вантажів у процесі адміністративно-правової кваліфікації. *Вісник Запорізького національного університету. Серія : Юридичні науки*. 2012. № 1. Ч. 2. С. 111-117.

17. Гуржій А. В. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2013. 210 с.
18. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю : Закон України від 11.09.2019 № 54-IX . *Офіційний вісник України*. 2019. № 76. Ст. 2617.
19. Собакарь А. О., Коллер Ю. С. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : монографія. К. : «МП Леся», 2015. 204 с.
20. Коллер Ю. С. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Державний науково-дослідний інститут МВС України. Київ, 2012. 19 с.
21. Коллер Ю. С. Адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху: міжнародно-правовий аспект. *Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності*. 2010. № 1. С. 111–115.
22. Адміністративна та кримінальна відповідальність за правопорушення (злочини) у сфері безпеки дорожнього руху : навчальний посібник / А. І. Перепелиця, А. О. Собакарь, М. В. Палій, Ю. С. Коллер, Є. С. Назимко; Донецький юридичний інститут ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка. Донецьк : Вид-во «Ноулідж», 2011. 304 с.
23. Коллер Ю. С. Щодо ефективності оновленого процесуального порядку притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху за законодавством України. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, м. Донецьк, 15 жовтня 2010 року. Донецьк : ДЮІ ЛДУВС, 2010. С. 342–347.
24. Коллер Ю. С. До сучасних тенденцій розвитку інституту адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Науковий потенціал сучасної юриспруденції: матеріали Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, м. Тернопіль, 15 грудня 2009 року. Тернопіль, 2009. С. 65–66.

25. Дроздов О. В., Собакарь А. О. Адміністративно-юрисдикційна діяльність Державної автомобільної інспекції МВС України : монографія. К. : «МП Леся», 2015. 194 с.
26. Лазаренко М. В. Адміністративно-правові відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем. *Митна справа*. 2014. № 3 (93). Частина 2. С. 145-150.
27. Лазаренко М. В. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: дис... к. ю. н. : 12.00.07 / Науково-дослідний інститут публічного права. К., 2018. 235 с.
28. Лазаренко М. В. Зарубіжний досвід притягнення до адміністративної відповідальності порушників правил дорожнього руху за допомогою автоматизованих технічних систем. *Актуальні проблеми держави і права*. 2014. № 73. С. 81-84.
29. Лазаренко М. В. Необхідність введення «принципу тимчасової винності» («принцип квазівинності») при притягненні до адміністративної відповідальності, зафіксованої за допомогою автоматизованих систем у сфері безпеки дорожнього руху. *Актуальні проблеми створення інтелектуальних і індустріальних парків*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Київ, 22 лютого 2016 р. Херсон : Грінь Д.С., 2016. С. 126-130.
30. Ніколаєв О. А. Суб'єкти адміністративної відповідальності за вчинення проступків у сфері безпеки дорожнього руху. *Часопис Академії адвокатури України*. 2012. № 2(15). С. 1-6.
31. Сопільник Л. І. Теорія та практика адміністративно-правового регулювання організації безпеки дорожнього руху в Україні : дис... докт. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2012. 422 с.
32. Сопільник Л. І. Адміністративно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні : монографія. Х. : Золота миля, 2012. 337 с.

33. Ярова Р. В. Адміністративна відповідальність спеціальних суб'єктів – водіїв автотранспортних засобів : дис... канд. юрид. наук: 12.00.07. К., 2016. 235 с.
34. Циба Є. В. Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом в Україні : дис... канд. юрид. наук: 12.00.07. Донецьк, 2011. 228 с.
35. Ковалів М. В., Серета В. В. Щодо питань кваліфікації адміністративних проступків, підвідомчих органам внутрішніх справ. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2010. Вип. 5. С. 170-173.
36. Пастух І. Д. Проблеми кваліфікації та відповідальності за адміністративні проступки, пов'язані з порушенням правил дорожнього руху. *Форум права*. 2010. №4. С. 705-710.
37. Бортник Н., Єсімов С. Зміст адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Юридичні науки*. 2016. № 855. С. 38-47.
38. Михайлов Р. І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. К., 2011. 202 с.
39. Колпаков В. К., Черновський О. К., Гордєєв В. В. Порушення правил дорожнього руху : колізійність новел і правове регулювання : монографія. Чернівці : Чернівецький нац. ун-т, 2010. 328 с.
40. Стоцька М. М. Проведення в справах про адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Х., 2007. 265 с.
41. Уздемир М. М., Лебедева А. В., Собакарь А. О. Проведення у справах про адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху. Донецьк : Донецький юридичний інститут МВС України, 2012. 156 с.
42. Веселова Л. Ю. Адміністративна відповідальність як засіб гарантування безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки»*. 2015. Вип. 4. Том 2. С. 66-69.

43. Веселова Л. Ю. Ознаки та види адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2015. № 2. С. 113-116.
44. Веселова Л. Ю., Катеринчук І. П., Ярмакі Х. П. Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху : монографія. Одеса : ОДУВС, 2017. 159 с.
45. Веселова Л. Ю. Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2016. 236 с.
46. Нефедова А. В. Адміністративно-правова кваліфікація та кваліфікація адміністративних проступків. *Часопис Київського університету права*. 2018. № 3. С. 129-134.
47. Петрицький А. Л. Правові та організаційні засади захисту персональних даних : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. К., 2015. 223 с.
48. Голосніченко І., Стахурський М., Золотарьова Н. Попереднє адміністративне розслідування як стадія провадження в справах про адміністративні проступки. *Право України*. 2002. №2. С. 26-30.
49. Відповідальність у публічному праві : монографія / за заг. ред. І. Безклубого. К. : Грамота, 2014. 496 с.
50. Кодекс України про адміністративні правопорушення. *Відомості Верховної Ради Української РСР*. 1984. Дод. до № 51. Ст. 1122.
51. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI. *Офіційний вісник України*. 2012. № 32. Ст. 1175.
52. Про виконавче провадження : Закон України від 02.06.2016 № 1404-VIII. *Офіційний вісник України*. 2016. № 53. Ст. 1852.
53. Про запобігання корупції : Закон України від 11.10.2014 № 1700-VII. *Офіційний вісник України*. 2014. № 87. Ст. 2474.
54. Про основні принципи та вимоги до органічного виробництва, обігу та маркування органічної продукції : Закон України від 10.07.2018 № 2496-VIII. *Офіційний вісник України*. 2018. № 62. Ст. 2131.

55. Стороженко О. М. Адміністративно-правова кваліфікація зловживань монопольним (домінуючим) становищем на ринку : дис... канд. юрид. наук : 12.00.07. К.: ВМУРЛ “Україна”, 2008. 183 с.
56. Калаянов Д. П. Адміністративні проступки, підвідомчі міліції, та їх профілактика : дис... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Одеська національна юридична академія. Одеса, 1998. 187 с.
57. Колпаков В. К. Адміністративно-деліктний правовий феномен : монографія. К.: Юрінком-інтер, 2004. 528 с.
58. Остапенко О. І. Кваліфікація адміністративних правопорушень : монографія. Львів: Львівський інститут внутрішніх справ при НАВСУ, 2000. 173 с.
59. Черній В. В. Протидія адміністративним деліктам у сфері громадського порядку як складова діяльності дільничних інспекторів міліції : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. К., 2004. 180 с.
60. Гуржій Т. О. Логіко-методологічні засади визначення поняття адміністративно-правової кваліфікації. *Вісник Української Академії державного управління при Президентові України*. 2002. №4. С. 218-223.
61. Берлач А. І., Стороженко О. М. Теоретичні проблеми кваліфікації адміністративного делікту. *Право України*. 2007. № 10. С. 5-8.
62. Гагай П. С. Адміністративно-правова кваліфікація та її зв'язок з адміністративним процесом. *Форум права*. 2009. №1. С. 99-104.
63. Кириленко Є. В. Правова кваліфікація адміністративного делікту: сучасний стан і перспективи розвитку : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. К, 2013. 18 с.
64. Личенко І. О. Адміністративно-деліктні аспекти захисту права власності : монографія. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2011. 216 с.
65. Бесчастний В. М., Мердова О. М., Сахно А. П. Адміністративна відповідальність в Україні : навчальний посібник / за заг. ред. В. М. Бесчастного. Кривий Ріг : ДЮІ МВС України, 2015. 204 с.

66. Червінчук А. В. Актуальні питання адміністративно-правової кваліфікації порушень правил користування попереджувальними сигналами. *Правовий часопис Донбасу*. 2018. №3 (64). С. 120-125.
67. Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції / С. Ф. Константинов, С. Г. Братель, В. О. Басс та ін. К. : «Центр учбової літератури», 2016. 336 с.
68. Чишко К. О. Адміністративно-правова кваліфікація та кваліфікація адміністративного правопорушення (проступку): поняття, ознаки, передумови. *Вісник Харківського національного університету*. 2015. №3. С. 150-158.
69. Стороженко О. М. Теоретичні проблеми визначення поняття кваліфікації адміністративного делікту. *Держава і право : збірник наукових праць*. Вип. 35. 2007. С. 270-276.
70. Engfer Hans-Jürgen *Philosophie als Analysis*. Stuttgart-Bad Cannstatt: Frommann-Holzboog, 1982. 293 p.
71. Остапенко О. І. Про юридичну кваліфікацію військових адміністративних правопорушень. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Юридичні науки*. 2016. № 837. С. 92-99.
72. Серeda В. В. Щодо питання кваліфікації правопорушень, за які передбачено дисциплінарну відповідальність. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія «Юридичні науки»*. 2014. Вип. 1. С. 201-210.
73. Філософія : навч. посіб. / Л.В. Губерський, І.Ф. Надольний, В.П. Андрущенко та ін.; за ред. І.Ф. Надольного. Київ : Вікар, 2008. 534 с.
74. Гуржій А. В. Сутність і значення адміністративно-правової кваліфікації. *Право і суспільство*. 2012. № 1. С. 197-200.
75. Остапенко О.І. Адміністративна деліктологія : дис... д-ра юрид. наук : 12.00.07. К.:УАВС, 1996. 401 с.
76. Колпаков В. К., Гордєєв В. В. Теорія адміністративного проступку : монографія. Х.: Харків юридичний, 2016. 344 с.

77. Нефедова А. В. Визначальні ознаки кваліфікації адміністративних проступків. *Держава і право. Серія «Юридичні науки»*. 2018. № 82 С. 99-110.
78. Калмиков Д. О. Правова оцінка жорстокого поводження з тваринами за законодавством України. *Вісник Верховного суду України*. 2014. № 11 (141). С. 38-44.
79. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 01.07.2004 р. № 1961-IV. *Офіційний вісник України*. 2004. № 30. Т.1. Ст. 2000.
80. Про затвердження Положення про порядок накладення адміністративних штрафів : Постанова Правління Національного банку України від 29.12.2001 р. № 563. *Офіційний вісник України*. 2002. № 5. Ст. 199.
81. Сплата штрафів за порушення правил дорожнього руху : офіційний сайт Департаменту патрульної поліції МВС України. URL: <https://www.portmone.com.ua/r3/uk/oschadnybank-police/services/budget/fines> (дата звернення 1.10.2020).
82. Бусел В. Т. Великий тлумачний словник сучасної української мови. К., Ірпінь: ВТФ «Перун», 2005. 1728 с.
83. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... д-ра. юрид. наук : 12.00.07 / Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ. Дніпропетровськ : ДДУВС, 2011. 553 с.
84. Адміністративна відповідальність : мультимедійний навчальний посібник / О. В. Кузьменко, І. Д. Пастух, М. В. Плугатир, М. В. Співак, Л. Є. Вільхова : офіційний сайт Національної академії внутрішніх справ. НКВС, 2015. URL: https://arm.naiu.kiev.ua/books/adm-vidpov/pages/rozdil_6.html (дата звернення 1.10.2020).
85. Хряпінський П. В. Кримінальна правотворчість (теорія кваліфікації злочинів). Дніпропетровськ: Національний гірничий університет, 2011. 302с.

86. Михайлов Р. І. Характеристика складу адміністративних деліктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Держава та регіони. Серія : Право*. 2010. № 3. С. 172-177.
87. Нефедова А. В. Об'єкт адміністративних проступків на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Право»*. 2019. № 55, т. 2. С. 49-54.
88. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : дис... канд. юрид. наук : 12.00. Х., 2002. 232 с.
89. Горкава В. Адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху: теоретико-правові аспекти. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Юридичні науки*. 2017. № 865. С. 190-197.
90. Коллер Ю. С. Об'єкт адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. *Право і суспільство*. № 2. 2011. С. 134-138.
91. Філіппов А. В. Адміністративна відповідальність за порушення, що посягають на безпеку цивільної авіації : дискусійні питання. *Юридична Україна*. 2006. № 6. с. 26-30.
92. Міловідова С. В. Попередження та протидія адміністративним правопорушенням в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Державний вищий навчальний заклад «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана». К., 2016, 231 с.
93. Василів С. С. Адміністративно-правові засади підвідомчості розгляду справ про адміністративні правопорушення: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Національний університет «Львівська політехніка». Львів, 2016, 245 с.
94. Чишко К. О. Класифікація об'єктів адміністративних правопорушень у сфері забезпечення громадського порядку і громадської безпеки. *Право і суспільство*. 2016. № 2 Ч. 3. С. 135-142.
95. Науково-практичний коментар Кодексу України про адміністративні правопорушення / За заг. ред. С. В. Петкова. К. : "Центр учбової літератури", 2017. 544 с.

96. Пархоменко П. І. Адміністративна відповідальність за вчинення правопорушень, пов'язаних з керуванням транспортними засобами : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Нац. ун-т держ. податк. служби України. Ірпінь, 2014. 19 с.
97. Гуржій Т. О. Адміністративне право України : навчальний посібник. – К. : КНТ, 2011. 680 с.
98. Щербатюк Д. Г. Правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в законодавстві про адміністративну відповідальність. *Вісник Луганського університету внутрішніх справ імені Є.О.Дідоренка*. 2012. Вип. 2. С. 178-186.
99. Удод М. В., Літус О. Г. Адміністративна відповідальність юридичних осіб. *Вісник Академії митної служби України. Серія: "Право"*. 2010. № 1 (4). С. 90-96.
100. Постанова судді Бердянського міськрайонного суду Запорізької області від 16.12.2014 року в справі № 310/102/61/14-п "Порушення правил руху через залізничні переїзди". *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/44901724> (дата звернення 1.10.2020).
101. Постанова Апеляційного суду Київської області від 31.01.2018 року в справі № 362/6405/17 "Порушення правил руху через залізничні переїзди". *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/71931243> (дата звернення 1.10.2020).
102. Гуржій Т. О. Неодноразовість діяння як конструктивна ознака складу адміністративного проступку. *Право України*. 2005. № 9. С. 86-88.
103. Майданевич А. Г., Світличний О. П. Незаконне використання об'єктів права інтелектуальної власності: проблеми теорії та правозастосування : монографія. К.: ЦП «КОМПРИНТ», 2017. 259 с.
104. Постанова Апеляційного суду Вінницької області від 2.02.2018 року в справі № 127/5264/17 "Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість

- реакції”. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL:\\ <http://reyestr.court.gov.ua/Review/72103739> (дата звернення 1.10.2020).
105. Постанова Апеляційного суду Вінницької області від 2.02.2018 року в справі № 390/389/19 “Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв’язку; Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху”. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/82419175> (дата звернення 1.10.2020).
106. Кримінальний Кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25-26. Ст. 131.
107. Постанова Апеляційного суду Одеської області від 14.07.2017 року в справі № 520/4877/17 “Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна”. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/67754882> (дата звернення 1.10.2020).
108. Постанова Апеляційного суду Запорізької області від 22.11.2019 року в справі № 33-628 /2012 р. “Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна”. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL:\\ <http://reyestr.court.gov.ua/Review/27573151> (дата звернення 1.10.2020).
109. Гуржій Т. О. Предмет адміністративного проступку. *Юридичний електронний науковий журнал*. 2016. № 2. С. 192-194.
110. Тельпіс М. В. Знаряддя та засоби вчинення злочину як обов’язкові ознаки об’єктивної сторони складу злочину. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2018. Вип. 53. Т. 2. С.82-87.

111. Нефедова А. В. Спеціальні ознаки суб'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті. *Актуальні проблеми держави і права*. 2019. № 82. С. 134-143.
112. Гуржій Т. О. Встановлення ознак суб'єкта адміністративного делікту в процесі адміністративно-правової кваліфікації. *Право України*. 2003. №5. С. 75-79.
113. Гуржій Т. О. До питання про суб'єкта адміністративного делікту. *Вісник Прокуратури*. 2007. № 10. С.109-112.
114. Шестак Л. До питання про ознаки суб'єкта адміністративного правопорушення. *Підприємництво, господарство і право*. 2013. № 9. С. 32-34.
115. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами: Постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 р. № 340 : офіційний сайт Верховної Ради України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF/card6#Public> (дата звернення 1.10.2020).
116. Заяць Р. Я. Неосудність як обставина, що виключає адміністративну відповідальність. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2011. Вип. 6. С. 206-208.
117. Порядок проведення судово-психіатричної експертизи : Наказ Міністерства охорони здоров'я України від 08.10.2001 р. № 397. *Офіційний вісник України*. 2002. №10. Ст. 493.
118. Про затвердження Національної стратегії у сфері прав людини : Указ Президента України від 25.08.2015 р. № 501/2015. *Офіційний вісник України*. 2015. № 69. Ст. 2257.
119. Про затвердження Плану дій з реалізації Національної стратегії у сфері прав людини на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 листопада 2015 р. № 1393-р. *Урядовий портал* : веб-портал органів виконавчої влади. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/248740679> (дата звернення 1.10.2020).

120. Проект Закону України від 29.12.2017 р. №7472 “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо проведення судово-психіатричної експертизи в адміністративному провадженні” : офіційний сайт Верховної Ради України. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=7472&skl=9 (дата звернення 1.10.2020).
121. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306. *Офіційний вісник України*. 2001. № 41. Ст. 1852.
122. Про затвердження Положення про базу даних “Відомості про осіб, які перетнули державний кордон України” : наказ Адміністрації державної прикордонної служби України від 25.06.2007 р. № 472. *Офіційний вісник України*. 2007. № 50. Ст. 2047.
123. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України : Закон України від 8.11.2018 р. № 2612-VIII. *Офіційний вісник України*. 2018. № 94. Ст. 3102.
124. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338.
125. Постанова Апеляційного суду м. Києва від 19.10.2017 р. № 69946873. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL:<http://reyestr.court.gov.ua/Review/69946873> (дата звернення 1.10.2020).
126. Про автомобільні дороги : Закон України від 8.09.2005 р. № 2862-IV. *Офіційний вісник України*. 2005. № 40. Ст. 2534.
127. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 40. Ст. 183.
128. Постанова Верховного Суду України від 04 квітня 2018 р. № 2-1474/11-ц. *Ліга-Закон*. URL : http://verdictum.ligazakon.net/document/73369016?_ga=2.43943397.1926989767.1548081835-1612934365.1546537200 (дата звернення 1.10.2020).
129. 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: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.01.2012 р. № 137. *Офіційний вісник України*. 2012. № 16. Ст. 581.

130. Про затвердження Положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 27.10.2011 р. № 673. *Офіційний вісник України*. 2011. № 100. Ст. 3679.
131. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. № 176. *Офіційний вісник України*. 1997. № 8. Т.2. С. 142.
132. Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, користування ними та охорони: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 р. № 198 : офіційний сайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/198-94-%D0%BF> (дата звернення 1.10.2020).
133. Податковий Кодекс України від 2.12.2010 р. № 2755-VI. *Офіційний вісник України*. 2010. № 92. Т.1. Ст. 3248.
134. European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. Vol. 1. United Nations: New York and Geneva, 2016. 614 p.
135. Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ): Закон України від 02.03.2000 р. № 1511-III. *Офіційний вісник України*. 2000. № 10. Ст. 370.
136. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів: Закон України від 21.12.2017р. № 2262-VIII. *Офіційний вісник України*. 2018. № 28. Ст. 995.
137. Про затвердження Порядку тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 р. № 1102. *Офіційний вісник України*. 2008. № 98. Ст. 3240.

138. Про затвердження Порядку тимчасового затримання інспекторами з паркування транспортних засобів та їх зберігання : Постанова Кабінету Міністрів України від 14.11.2018 р. № 990. *Офіційний вісник України*. 2018. № 95. Ст. 3134.
139. Статистика дорожньо-транспортних пригод : офіційний веб-сайт Патрульної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
140. Господарський кодекс України. *Офіційний вісник України*. 2003. № 11. Ст. 462.
141. Цивільний кодекс України. *Офіційний вісник України*. 2003. № 40. Ст. 356.
142. Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань : Закон України від 15.05.2003 р. № 755-IV. *Офіційний вісник України*. 2003. № 25. Ст. 1172.
143. 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-VIII. *Офіційний вісник України*. 2015. № 64. Ст. 2102.
144. Берізко В. М. Особливості складу адміністративного правопорушення у сфері протидії легалізації коштів, отриманих злочинним шляхом. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2017. №1. С. 80-83 URL: http://lsey.org.ua/1_2017/21.pdf
145. Бородін І. Л. Адміністративна відповідальність за корупційні правопорушення. *Юридичний вісник*. 2013. № 1 (26). С. 50-55.
146. Самойлович А. А. Кваліфікація порушення заборони розміщення ставок на спорт, пов'язаних із маніпулюванням офіційним спортивним змаганням. *Право та державне управління*. 2019. № 3 (36). Т. 1. С. 221-226.
147. Кириленко Є. В. Поняття та склад адміністративних правопорушень: запрошення до дискусії. *Порівняльно-аналітичне право*. 2013. № 3-1. С. 219-221.
148. Белікова О. В. Юридичний склад адміністративного правопорушення. *Держава та регіони. Серія "Право"*. 2013. № 3 (41). С. 22-28.

149. Стрельченко О. Г. Специфіка проступку як складової частини адміністративного делікту. *Право і суспільство*. 2012. №3. С. 137-143.
150. Ткаченко О. Р. Мотив і мета адміністративних правопорушень. *Порівняльно-аналітичне право*. 2015. № 5. С. 224-227.
151. Колпаков В. К., Гордеев В. В. Склад адміністративного проступку. Чернівці : Чернівецький нац. ун-т, 2011. 44 с.
152. Лук'янець Д. М. Вина як суб'єктивна підстава адміністративної відповідальності та проблеми її визначення. *Адвокат*. 2004. № 7. С. 3-6.
153. Соборний Б. О. Транспортне право. Тернопіль : Вид-во "Акціон", 2018. 415 с.
154. Рішення Харківського апеляційного суду від 27.11.2018 року в справі № 638/15331/18 "Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна". *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/78311321> (дата звернення 1.10.2020).
155. Постанова Октябрського районного суду м. Полтави від 24.05.2019 року в справі № 554/3303/19 "Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна". *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/82231294> (дата звернення 1.10.2020).
156. Постанова судді Харківського районного суду Харківської області від 04 липня 2019 року в справі №635/3093/19 "Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна". *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/82821575> (дата звернення 1.10.2020).
157. Фомін С. Б. До питання впровадження в кримінально-процесуальне законодавство України інституту зустрічного обвинувачення. *Науковий*

вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія "Юриспруденція".
2016. № 23. С. 189-192.

158. Лазаренко М. В. Теоретико-правові засади адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. *Науковий вісник публічного та приватного права.* 2016. Випуск № 2. Том 3. С. 116-119.
159. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 24 вересня 2008 року № 586-VI. *Офіційний вісник України.* 2008. № 79. Ст. 2652.
160. Рішення Конституційного Суду №23-рп/2010 від 22.12.2010 у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського Артема Олександровича щодо офіційного тлумачення положень частини першої статті 14-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення (справа про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху). *Офіційний вісник України.* 2010. № 101. Ст. 3639.
161. Молчанов Р. Ю. Провадження в справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія "Право".* 2016. Вип. 38. Т. 2. С. 15-18.
162. Гаркуша В. В. Державна автомобільна інспекція в структурі МВС України: напрями та перспективи реформування. *Публічне право.* 2015. № 2 (18). С. 90-95.
163. Горбач О. В., Шевченко Л. В. До проблеми адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: "Юридичні науки".* 2017. Вип. 2. Т.2. С. 12-16.
164. Berger P. MTA's Initial Foray Into Facial Recognition at High Speed Is a Bust. *The Wall Street Journal.* April 7, 2019. URL: <https://www.wsj.com/articles/mtas-initial-foray-into-facial-recognition-at-high-speed-is-a-bust-11554642000> (дата звернення 1.10.2020).

165. Tao L. Facial recognition snares China's air con queen Dong Mingzhu for jaywalking, but it's not what it seems. *South China Morning Post*. 23 Nov, 2018. URL: <https://www.scmp.com/tech/innovation/article/2174564/facial-recognition-catches-chinas-air-con-queen-dong-mingzhu> (дата звернення 1.10.2020).
166. О. Г. Білошицький: Камера, встановлена на вулиці Теліги у Києві, за місяць зафіксувала понад 20 тис. порушень : інтерв'ю. *Електронне видання "Главком"*, 12.03.2019 р. URL : <https://glavcom.ua/country/society/oleksiy-biloshickiy-avtomobilistam-poshtoyu-nadsilatimut-listi-zi-vsima-danimi-pro-porushennya-pdr-576119.html> (дата звернення 1.10.2020).
167. У Києві камера відеонагляду за місяць зафіксувала на перехресті близько 73 тис. порушень лише двох норм ПДР : інтерв'ю з начальником поліції м. Києва А. Є. Крищенком. *Електронне видання "112-UA"*, 2.11.2017 р. URL : <https://ua.112.ua/kyiv/u-kyievi-kamera-videonahliadu-za-misiats-zniala-na-perekhresti-blyzko-73-tys-porushen-lyshe-dvokh-norm-pdr-kryshchenko-418782.html> (дата звернення 1.10.2020).
168. Про схвалення проекту Плану заходів на 2019-2020 роки з реалізації Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року : розпорядження КМДА від 11 грудня 2018 року № 2238. *Офіційний портал Києва* : веб-сайт. URL : https://kyivcity.gov.ua/npa/pro_skhvalennya_proektu_planu_zakhodiv_na_2019-2020_roki_z_realizatsi_strategi_rozvitku_mista_kiyeva_do_2025_roku/ (дата звернення 1.10.2020).
169. Веселов М. Ю., Маммедова А. А. Спірні питання відповідальності власників транспортних засобів за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Правова Держава*. 2018. № 30. С. 91-95.
170. Самбор М. Презумпція невинуватості у адміністративно-деліктному праві. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія "Юридичні науки"*. 2014. Вип. 99. С. 70-76.

171. Сокурєнко О. Презумпція невинуватості як елемент захисту прав особи в адміністративній діяльності. *Адміністративне право і процес*. 2017. № 7. С. 73-76.
172. Шульга Є. Сучасний погляд на принципи регулювання адміністративно-деліктних відносин в Україні. *Адміністративне право і процес*. 2017. № 10. С. 123-126.
173. Кравчук О. О. Презумпція винуватості у сучасному адміністративно-деліктному праві України. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2016. № 1. С. 41-47.
174. Транспорт : Відправлення (перевезення) пасажирів та вантажів за видами транспорту : офіційний сайт Державної служби статистики України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення 1.10.2020).
175. Гуржій Т. О. Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні : монографія. Х. : Тимченко, 2010. 480 с.
176. Керування у стані сп'яніння: нова відповідальність? : Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції МВС України. URL : <http://patrol.police.gov.ua/2020/01/02/130-ti-nova-vidpovidalnist/> (дата звернення 1.10.2020).
177. De la Ley 28 de noviembre de 2007 № 18.191 “Transito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional”. *La legislación de la República de Uruguay*. 2007. № 34. La parte 2. P. 44.
178. Про схвалення Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 28 березня 2018 року № 231-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 59. Ст. 1808.
179. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 року № 481-р. *Урядовий кур'єр*, 14 квітня 2018 року. №72.
180. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень :

Закон України від 22.11.2018 р. № 2617-VIII. *Офіційний вісник України*. 2018. № 34. Ст. 1198.

181. Постанова Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 12 червня 2019 року в справі №450/1523/14-к “Порушення чинних на транспорті правил, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки”. . *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <http://reyestr.court.gov.ua/Review/82492100> (дата звернення 1.10.2020).
182. Бугай О. Як третина п’яних за кермом уникає покарання : *Електронний портал “Суд на долоні”*. URL : <http://court-on-the-palm.com.ua/2018/10/11/drunken-drivers/> (дата звернення 1.10.2020).
183. 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 Верховного Суду України від 23 грудня 2005 року № 14 : офіційний сайт Верховної Ради України. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05/card6#Public> (дата звернення 1.10.2020).
184. Постанова Тернопільського апеляційного суду від 22 серпня 2019 року в справі № 607/17103/19 “Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв’язку; Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції”. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <http://reyestr.court.gov.ua/Review/83811100> (дата звернення 1.10.2020).
185. Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного наркотичного чи іншого сп’яніння або перебувають під впливом препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду : Постанова Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року №1103. *Офіційний вісник України*. 2008. № 98. Ст. 3241.

186. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: спільний наказ МВС України та МОЗ України від 9 листопада 2015 року № 1452/735. *Офіційний вісник України*. 2015. № 88. Ст. 2965.
187. Постанова апеляційного суду Вінницької області від 21 лютого 2016 року в справі №149/3273/16-п “Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв’язку; Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції”. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <http://reyestr.court.gov.ua/Review/64982531> (дата звернення 1.10.2020).
188. Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту : офіційний сайт Державного комітету статистики України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>. (дата звернення 1.10.2020).
189. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту : офіційний сайт Державного комітету статистики України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>. (дата звернення 1.10.2020).
190. Толок О. В. Містобудівельний аспект проблеми безпеки руху в Донецькій області. *Вісті Автомобільно-дорожнього інституту* : науково-виробничий збірник. 2007. № 2. С. 42-50.
191. Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод : Постанова Кабінету Міністрів України від 22.05.2019 р. № 424. *Офіційний вісник України*. 2019. № 44. Ст. 1531.
192. Гуржій Т. О. “Ціна людського життя” як основа стратегічного планування транспортної безпеки. *Eastern European Studies: Economics, Education and Law: Proceedings of the International Scientific Conference*. Volume I, June 7-8, 2018. Burgas: Publishing House FLAT Ltd-Burgas, 2018. P. 234-237.

193. Постанова апеляційного суду Херсонської області від 15 лютого 2012 року в справі №2190/563/2012 “Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна”. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <http://reyestr.court.gov.ua/Review/21490415> (дата звернення 1.10.2020).
194. Постанова Апеляційного суду Запорізької області від 1.06.2018 р. у справі № 337/237/18 “Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна”. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <http://reyestr.court.gov.ua/Review/74685294> (дата звернення 1.10.2020).
195. Постанова Апеляційного суду Київської області від 30.10.2017р. у справі № 361/3984/17 “Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна”. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <http://reyestr.court.gov.ua/Review/69937152> (дата звернення 1.10.2020).
196. Постанова Хмельницького апеляційного суду від 21 червня 2019 року в справі №689/2434/18 “Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна”. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <http://reyestr.court.gov.ua/Review/83131016> (дата звернення 1.10.2020).
197. Бабанін С. В. Причинний зв’язок як ознака об’єктивної сторони порушення чинних на транспорті правил. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2014. № 4. С. 257-263.
198. Про затвердження Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень та Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних

досліджень : Наказ Міністерства юстиції України від 08.10.1998 р. № 53/5. *Офіційний вісник України*. 1998. № 46. Ст. 1715.

199. Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. №14 “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” : *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05/card6#Public> (дата звернення 1.10.2020).
200. Постанова Луцького міськрайонного суду Волинської області від 15 вересня 2015 року в справі №161/12854/15-п “Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна”. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <http://reyestr.court.gov.ua/Review/50290826> (дата звернення 1.10.2020).
201. Постанова Камінь-Каширського районного суду Волинської області від 02 серпня 2018 року в справі № 157/826/18 “Пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення”. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <http://reyestr.court.gov.ua/Review/75661741> (дата звернення 1.10.2020).
202. Постанова Апеляційного суду Волинської області від 29 серпня 2018 року в справі № 157/826/18 “Пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення”. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <http://reyestr.court.gov.ua/Review/76132014> (дата звернення 1.10.2020).
203. У Кам’янському всі дороги виявилися безхозними. *Інтернет-видання “Депо.ua”*. URL : <https://dnipro.depo.ua/ukr/dnipro/u-kam-yanskomu-usi-dorogi-viyavilisya-bezhoznimi-20180524779513> (дата звернення 1.10.2020).

204. 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 07.11.2015 р. № 1395. *Офіційний вісник України*. 2015. № 88. Ст. 2964.

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Нефедова А. В. Визначальні ознаки кваліфікації адміністративних проступків. *Держава і право. Серія «Юридичні науки»*. 2018. № 82 С. 99-110.
2. Нефедова А. В. Адміністративно-правова кваліфікація та кваліфікація адміністративних проступків. *Часопис Київського університету права*. 2018. № 3. С. 129-134.
3. Нефедова А. В. Спеціальні ознаки суб'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті. *Актуальні проблеми держави і права*. 2019. № 82. С. 134-143.
4. Нефедова А. В. Об'єкт адміністративних проступків на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Право»*. 2019. № 55, т. 2. С. 49-54
5. Nefedova A. V. Subjects of administrative offenses on motor transport. *European Reforms Bulletin, Founded and edited by Centre for European Reforms Studies, a.s.b.l.* 2019. № 2. P. 31-35
6. Nefedova A. V. State Regulation for Development of Agricultural Sphere in Ukraine / Novikova N., Deshko L., Gurzhii A., Nazarova K., Gurzhii A. 34th IBIMA Conference : proceedings of the 34th IBIMA Conference (13-14 November 2019), Madrid, Spain (*Scopus, Web of Science*).

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

7. Нефедова А. В. Сутність, зміст і види поняття адміністративно-правової кваліфікації. *Науковий потенціал та перспективи розвитку юридичної науки :*

тези доп. Між. наук. практ. конф., м. Запоріжжя, 17-18 вересня 2017 р. Запоріжжя : Запорізький національний університет, 2017. С. 68-71.

8. Нефедова А. В. Питання адміністративно-правової кваліфікації у вітчизняній науковій літературі. *Юридичні наукові дискусії як фактор сталого розвитку правової доктрини та законодавства* : тези доп. Між. наук. практ. конф., м. Київ, 13-14 квітня 2018 р. Київ : Центр правових наукових досліджень, 2018. С. 73-76.

9. Нефедова А. В. Правові форми реалізації державної політики безпеки дорожнього руху. *Інтерактивний розвиток громадянського суспільства у забезпеченні національної конкурентоспроможності* : тези доп. Між. дист. конф. / пер. з англ., м. Батумі (Грузія) 13-14 груд. 2018 р. Батумі, 2018. С. 320-321.

10. Нефедова А. В. Об'єкти адміністративних правопорушень на автомобільному транспорті. *Пріоритетні напрямки розвитку сучасної юридичної науки* : тези доп. Між. наук.-практ. конф. / пер. з англ., м. Харків, 20-21 вересня 2019 р. Харків, 2018. С. 46-48.

11. Нефедова А.В. Об'єкти адміністративних проступків на автомобільному транспорті. *Сучасні державотворення та правотворення: питання теорії та практики* : тези доп. Між. наук. практ. конф., м. Одеса, 13-14 грудня, 2019 р. Одеса : Причорноморська фундація права, 2019. С. 38-41.

12. Нефедова А.В. Об'єкт адміністративного правопорушення в кваліфікації та систематизації у вітчизняному адміністративному законодавстві на автомобільному транспорті. *Сучасна наука і практика* : тези доп. XV Між. наук. практ. конф. / пер. з англ., м. Варна (Болгарія). 4-5 травня 2020 р. Варна, 2020. С. 30-34.

Додаток Б

Акти про впровадження результатів дисертаційного дослідження

ЗАТВЕРДЖУЮ

Перший проректор Донецького
юридичного інституту МВС України
доктор юридичних наук,
старший науковий співробітник



Єгор НАЗИМКО

2020 р.

Handwritten signature

А К Т

впровадження результатів дисертаційного дослідження Нефедової Альони Валеріївни за темою: «Кваліфікація адміністративних проступків на автомобільному транспорті» в освітній процес Донецького юридичного інституту МВС України

м. Кривий Ріг

«15» 09 2020 р.

Комісія у складі:

начальника навчально-методичного відділу Лоц Лариси;
завідувача кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету № 1 к.ю.н., доцента Мердової Ольги;
завідувача кафедри державно-правових дисциплін та міжнародного права факультету № 3 к.ю.н., доцента Кубарева Івана,

розглянувши матеріали результатів наукового дослідження (на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право та процес; фінансове право; інформаційне право) Нефедової Альони Валеріївни за темою: «Кваліфікація адміністративних проступків на автомобільному транспорті», дійшла висновку, що у навчальний процес Донецького юридичного інституту МВС України впроваджено висновки вищезазначеного дисертаційного дослідження.

Зокрема, частина висновків та наукових публікацій за темою дисертаційного дослідження Нефедової А.В. знайшла своє відображення у розроблених лекціях з навчальних дисциплін «Адміністративне право», «Адміністративний процес», які пропонуються для використання в навчальному процесі. Зазначені лекції підготовлені з урахуванням змін чинного законодавства та сучасних теоретико-методологічних розробок вчених з проблем адміністративного права та адміністративної діяльності та відповідають встановленим вимогам до такого виду навчально-методичних

матеріалів.

Поданий матеріал буде корисним для науковців, викладачів, аспірантів, ад'юнктів, курсантів та студентів закладів вищої освіти із специфічними умовами навчання та можуть бути використані в освітньому процесі Донецького юридичного інституту МВС України.

Члени комісії:

**Начальник навчально-методичного
відділу Донецького юридичного
інституту МВС України**



Лариса ЛОЦ

**Завідувач кафедри адміністративно-правових
дисциплін факультету № 1
Донецького юридичного інституту
МВС України, к.ю.н., доцент
підполковник поліції**



Ольга МЕРДОВА

**Завідувач кафедри державно-правових
дисциплін та міжнародного права
факультету № 3 Донецького юридичного
інституту МВС України, к.ю.н., доцент**



Іван КУБАРЕВ



**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ**

вул. Кіото, 19, м. Київ, 02156, тел. (044) 531 47 41, факс (044) 544 39 74
e-mail knute@knute.edu.ua, код ЄДРПОУ 01566117

11.06.2020 № 1176/24
На № _____

ДОВІДКА

Нефедова Альона Валеріївна, аспірант кафедри адміністративного, фінансового та інформаційного права Київського національного торговельно-економічного університету, дійсно з I кв. 2020 р. бере участь у виконанні науково-дослідних робіт: «Міжнародне право в умовах глобалізації» (термін виконання теми: I кв. 2016 р. – I кв. 2021 р.).

Номер державної реєстрації НДР 0115U006503.

Особистий внесок Нефедової Альони Валеріївни:

- запропоновано доповнити Кодекс України про адміністративні правопорушення статтею 9-1 «Презумпція невинуватості»;
- запропоновано доповнити Кодекс України про адміністративні правопорушення статтею 11-1 «Вина при вчиненні адміністративних правопорушень, кваліфікація яких не залежить від настання шкідливих наслідків»;
- обґрунтовано необхідність розробки та впровадження в практику методичних рекомендацій щодо встановлення суб'єктів відповідальності за адміністративні поступки, передбачених ст. ст. 128-1, 139 та 140 КУпАП.

Проректор з наукової роботи



С. В. Мельниченко

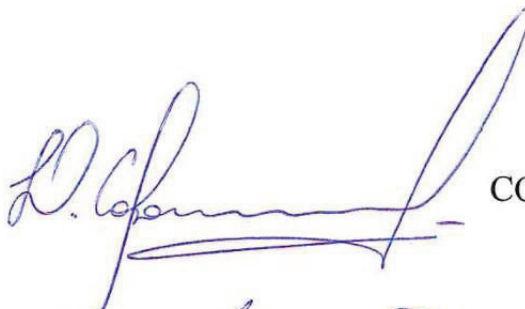
АКТ

впровадження у правотворчу діяльність
результатів дисертаційного дослідження
аспіранта кафедри адміністративного, фінансового та
інформаційного права Київського національного торговельно-
економічного університету
Нефедової Альони Валеріївни
на тему: «Кваліфікація адміністративних проступків на
автомобільному транспорті»

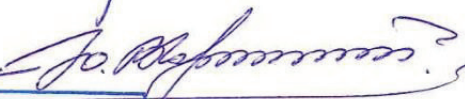
Результати дисертаційного дослідження Нефедової А.В. опрацьовані у Комітеті Верховної Ради України з питань антикорупційної політики комісією у складі: керівника секретаріату Комітету, кандидата юридичних наук, заслуженого юриста України Сорочика Юрія Юрійовича, заступника керівника секретаріату Комітету Кармана Юрія Васильовича та головного консультанта секретаріату Комітету Вишневської Катерини Олександрівни.

Висвітлені у дисертаційній роботі питання, пропозиції отримані на основі проведеного комплексного дослідження, мають необхідний теоретичний та методологічний рівень, практичну значимість і надалі будуть опрацьовуватися в комплексі, а за наявності підстав їх буде ураховано в подальшій роботі при підготовці пропозицій Комітету щодо удосконалення чинного законодавства України.

Члени комісії :



СОРОЧИК Ю.Ю.



КАРМАН Ю.В.



Сорочик Ю.Ю.
Підпис Карман Ю.В.
підтверджую Вишневської К.О.

Управління кадрів
Апарату Верховної Ради України

«19» червня 2020 р.

ВИШНЕВСЬКА К.О.

ЗАТВЕРДЖУЮ

Начальник Управління поліції
охорони в Херсонській області

полковник поліції

Борис МУДРАК



АКТ

про впровадження в діяльність Управління поліції охорони в Херсонській області результатів дисертаційного дослідження Нефедової А.В. за темою: “Кваліфікація адміністративних проступків на автомобільному транспорті”

Комісія в складі:

- Командира батальйону Управління поліції охорони в Херсонській області підполковника поліції Геннадія ПОКАТОВА;
- Заступника командира батальйону Управління поліції охорони в Херсонській області старшого лейтенанта поліції Олександра НОВОСЕЛЕЦЬКОГО;
- Командира взводу реагування батальйону Управління поліції охорони в Херсонській області старшого лейтенанта поліції Олександра ТРАУСА.

цим Актом засвідчує, що результати дисертаційного дослідження Нефедової А.В. за темою: “Кваліфікація адміністративних проступків на автомобільному транспорті” були використані:

1. При розробці Планів занять із функціональної підготовки особового складу **Управління поліції охорони в Херсонській області** на 2018-2019 та 2019-2020 роки.

2. При викладенні дидактичного матеріалу на заняттях з особовим складом Управління поліції охорони в Херсонській області, вжиття заходів процесуального забезпечення, оформлення матеріалів справ про порушення Правил дорожнього руху;

3. При розробці пам'яток для водіїв, які здійснюють адміністративні проступки на автомобільному транспорті:

- щодо кваліфікації адміністративних проступків, зафіксованих в автоматичному режимі та в режимі фотозйомки (відеозапису);
- щодо кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті, які вчиняються у стані сп'яніння;
- щодо кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна;

- щодо переліку документів, які повинен мати при собі водій транспортного засобу;

- щодо особливостей надання невідкладної допомоги постраждалим унаслідок ДТП за участю транспортних засобів.

Голова комісії:

Командир батальйону Управління
поліції охорони в Херсонській області
підполковник поліції


Геннадій ПОКАТОВ

Члени комісії:

Заступник командира батальйону
Управління поліції охорони
в Херсонській області
старший лейтенант поліції


Олександр НОВОСЕЛЕЦЬКИЙ

Командир взводу реагування батальйону
Управління поліції охорони
в Херсонській області
старший лейтенант поліції


Олександр ТРУС

Додаток В

Обсяги пасажирських і вантажних перевезень в Україні
(за видами транспорту)

Таблиця В.1

Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту (млн.
чол.)
(2010-2020 роки)

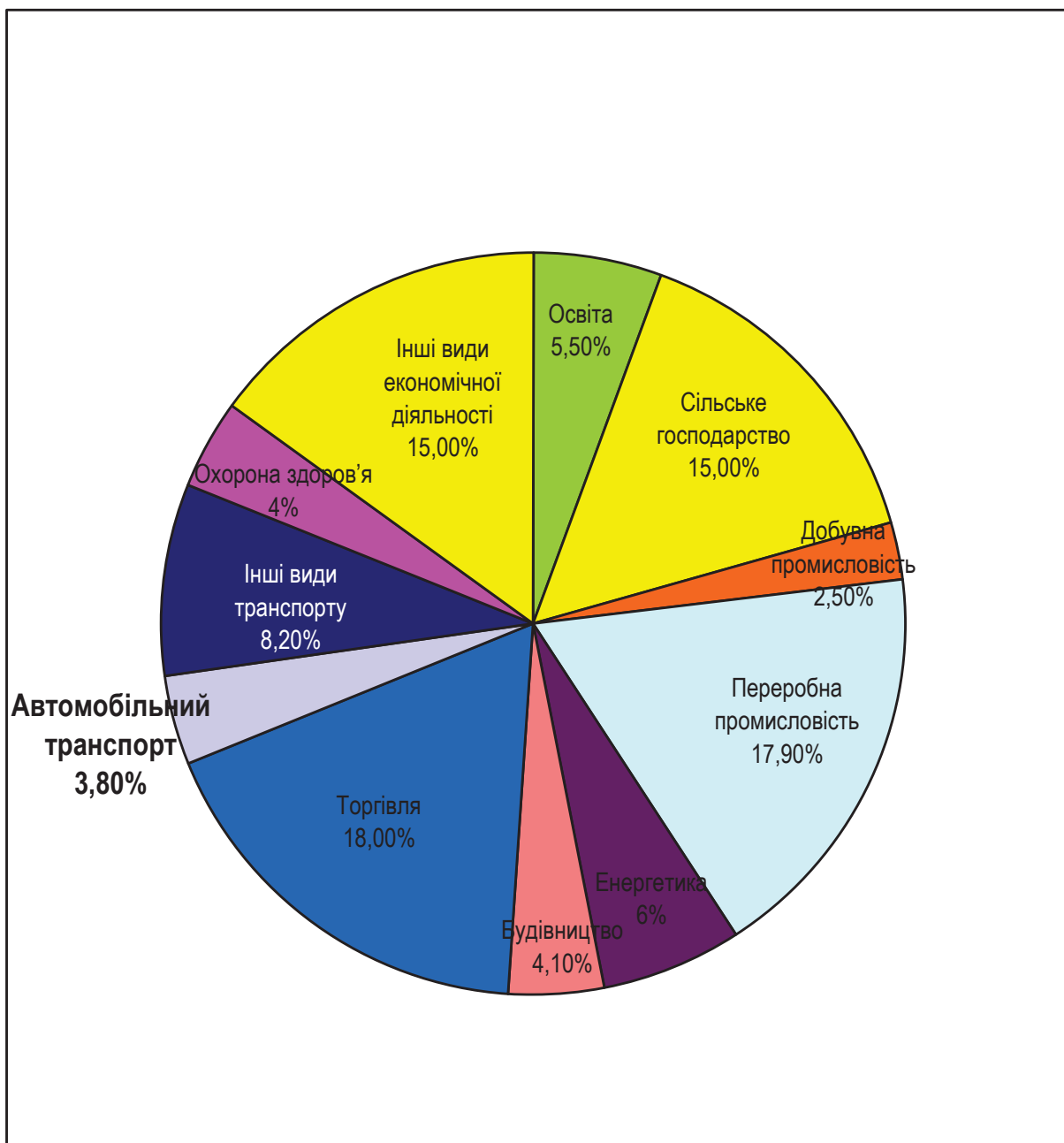
Рік	Види транспорту				
	залізничний	морський	річковий	автомобільний	авіаційний
2010	427,2	6,61	0,98	3726,2	6,10
2011	429,7	7,10	0,96	3611,8	7,50
2012	429,1	5,92	0,72	3450,1	8,10
2013	425,2	6,61	0,63	3343,5	8,10
2014	389,3	0,29	0,56	2913,3	6,47
2015	389,7	0,25	0,55	2250,3	6,30
2016	389,0	0,33	0,44	2024,8	8,27
2017	164,9	0,28	0,56	2019,3	10,55
2018	157,9	0,72	0,59	1906,8	12,52
2019	154,8	0,79	0,58	1804,9	13,70
2020	167,8	0,61	0,52	1082,9	4,19

Таблиця В.2

Обсяги перевезень вантажів в Україні (млн. т)
(2010-2020 роки)

Рік	Види транспорту				
	залізничний	водний	трубопроводний	автомобільний	авіаційний
2010	357,9	10,9	153,4	1168,2	0,088
2011	388,7	9,8	154,9	1252,3	0,092
2012	237,2	7,7	128,4	1259,6	0,122
2013	377,3	6,2	125,9	1260,7	0,099
2014	325,1	5,9	99,6	1131,3	0,078
2015	294,3	6,4	97,2	1020,6	0,069
2016	292,1	6,6	106,7	1085,6	0,074
2017	277,2	5,8	114,8	1121,6	0,082
2018	267,6	5,4	109,4	1205,5	0,099
2019	262,6	6,0	112,6	1147,0	0,092
2020	305,5	5,6	97,5	1175,1	0,100

Додаток Г

Основні показники дорожньо-транспортної аварійності й травматизму
в Україні (2010-2020 роки)Питома вага автомобільного транспорту
в структурі ВВП України

Додаток Д

**Основні показники дорожньо-транспортної аварійності й травматизму
в Україні (2010-2020 роки)**

Рік	Дорожньо-транспортні пригоди з постраждалими	у тому числі зі смертельним наслідком	Потерпілі у дорожньо-транспортних пригодах	з них	
				загинуло	поранено
2010	31754	4072	43626	4709	38917
2011	30927	4272	42706	4831	38875
2012	30660	4230	42597	5094	37503
2013	30681	4301	42354	4833	37521
2014	25854	3938	36448	4439	32009
2015	25493	3558	35603	4003	31600
2016	26782	2984	37023	3410	33613
2017	27220	3021	38109	3432	34677
2018	24294	2754	34234	3350	30884
2019	26052	2890	36190	3454	32736
2020	26140	2951	35515	3541	31974

Додаток Е

Результати опитування суддів та працівників патрульної поліції стосовно доцільності розподілу положень Глави 10 КУпАП на декілька самостійних глав

Запитання. Чи вважаєте ви обґрунтованим (з точки зору юрисдикційної практики) розподіл положень Глави 10 КУпАП на декілька самостійних глав, які б регулювали питання відповідальності за: - адміністративні проступки на транспорті; - адміністративні проступки в галузі шляхового господарства; - адміністративні проступки у сфері комунікацій?

Варіанти відповідей:

- а) так;
- б) ні;
- в) важко відповісти.

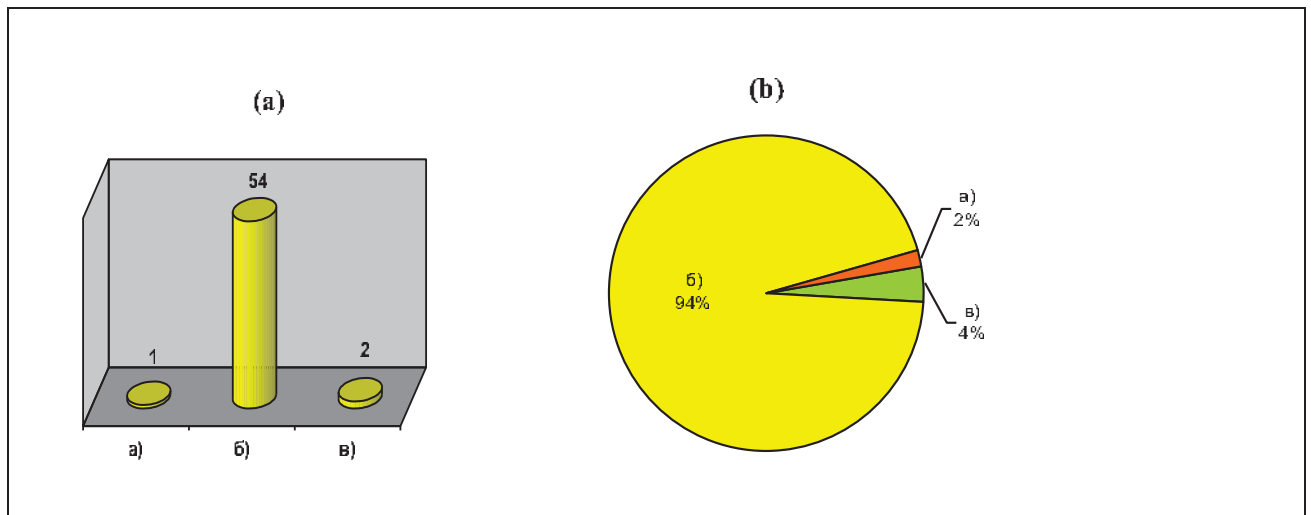


Рис. Е.1. Результати опитування суддів

(а) – кількісне співвідношення; (б) – пропорційне співвідношення відповідей

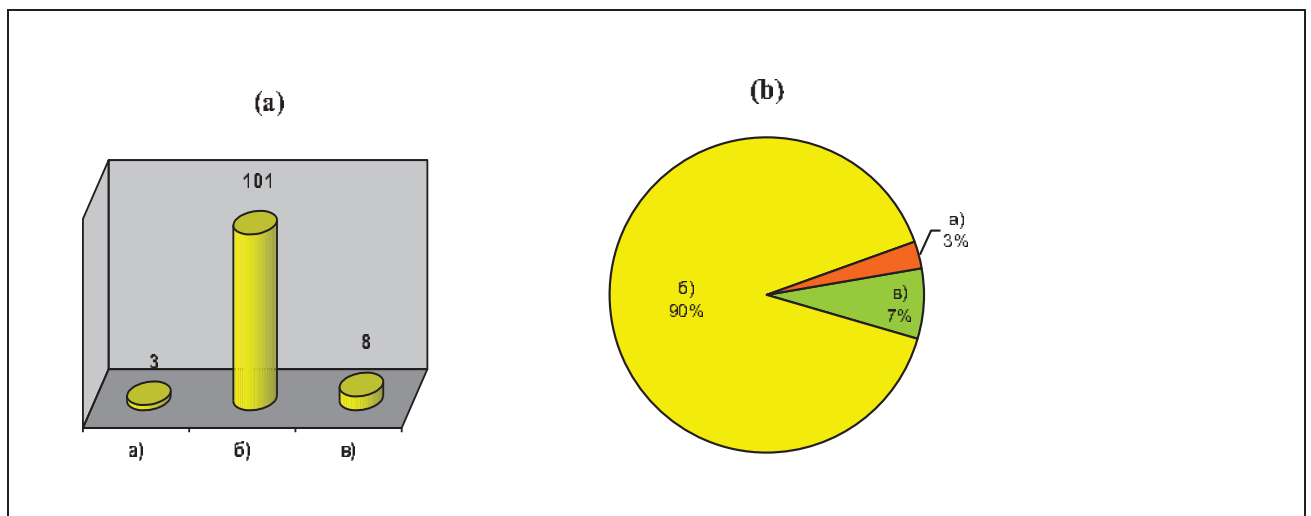


Рис. Е.2. Результати опитування працівників патрульної поліції

(а) – кількісне співвідношення; (б) – пропорційне співвідношення відповідей

Додаток Ж

Результати опитування суддів та працівників патрульної поліції щодо встановлення ознак об'єктивної сторони адміністративних проступків на автомобільному транспорті

Запитання 1. *Що, на ваш погляд, є основною причиною помилок при встановленні об'єктивної сторони адміністративних проступків на автомобільному транспорті?*

Варіанти відповідей:

- а) недосконалість законодавчого опису об'єктивної сторони адміністративних проступків;
- б) брак методичних рекомендацій з питань кваліфікації правопорушень на транспорті;
- в) недостатній рівень професійної підготовки особового складу патрульної поліції;
- г) недостатній рівень професійної підготовки суддів;
- д) інше.

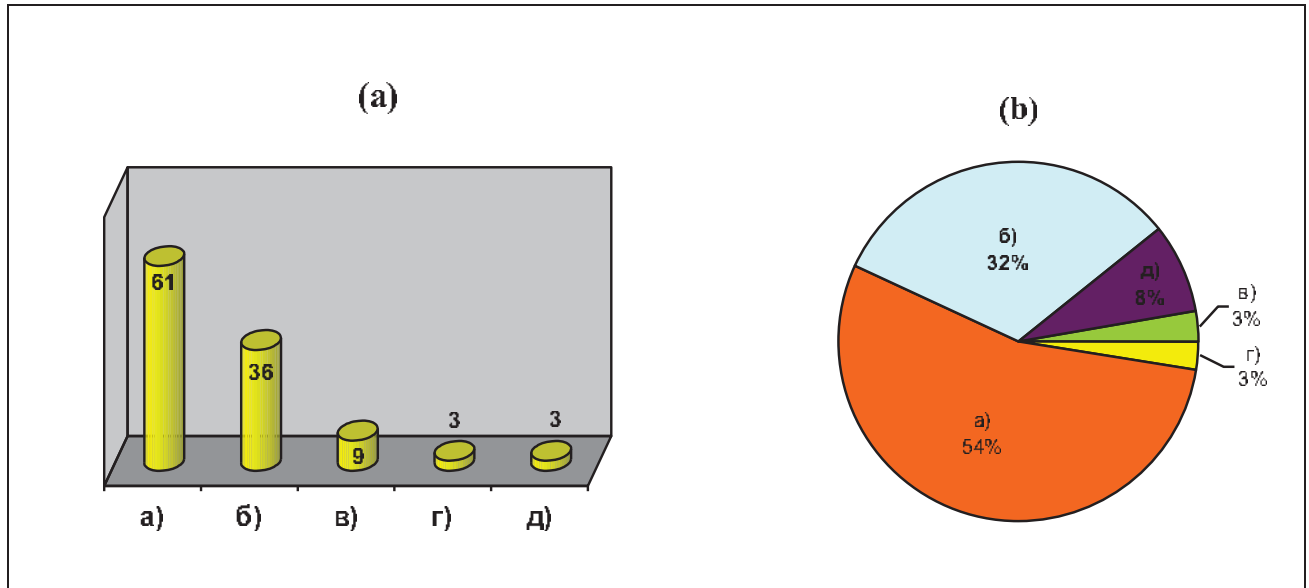


Рис. Ж.1. Результати опитування працівників патрульної поліції
(а) – кількісне співвідношення; (б) – пропорційне співвідношення відповідей

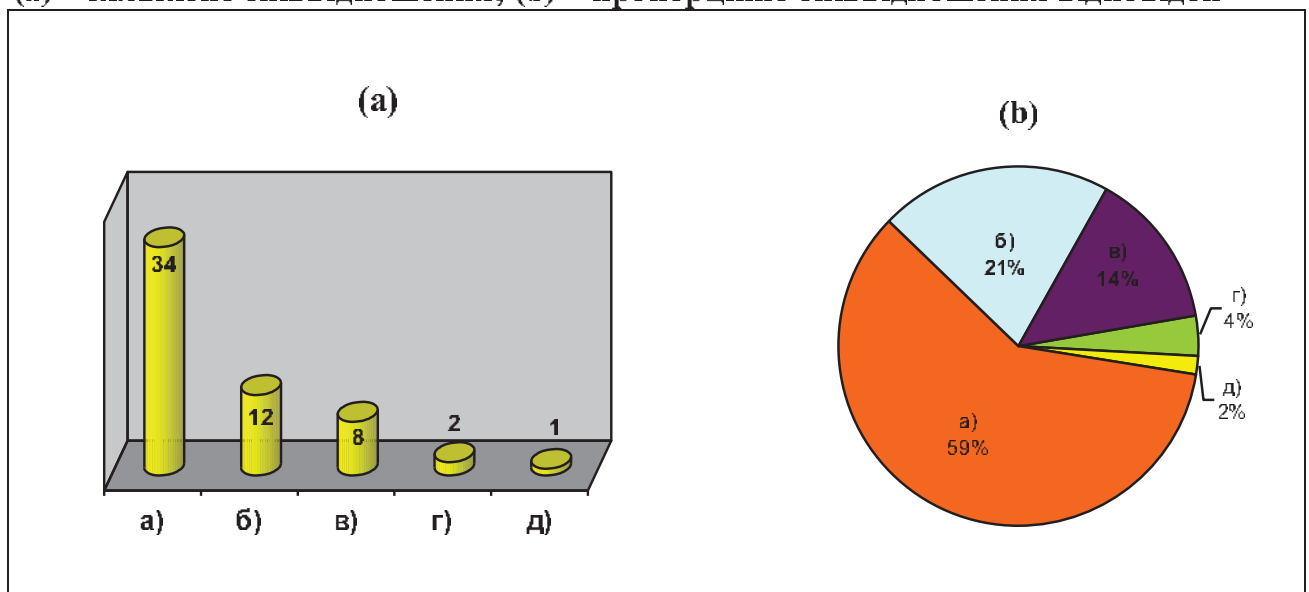


Рис. Ж.2. Результати опитування суддів
(а) – кількісне співвідношення; (б) – пропорційне співвідношення відповідей

Запитання 2. З якого моменту розпочинається обчислення річного строку при кваліфікації “повторного протягом року вчинення порушень”?

Варіанти відповідей:

- а) з моменту фіксації першого правопорушення (з дня складання адміністративного протоколу);
- б) з моменту накладення на порушника адміністративного стягнення (з дня винесення постанови у справі);
- в) з моменту виконання адміністративної постанови (з моменту фактичного застосування адміністративного стягнення).

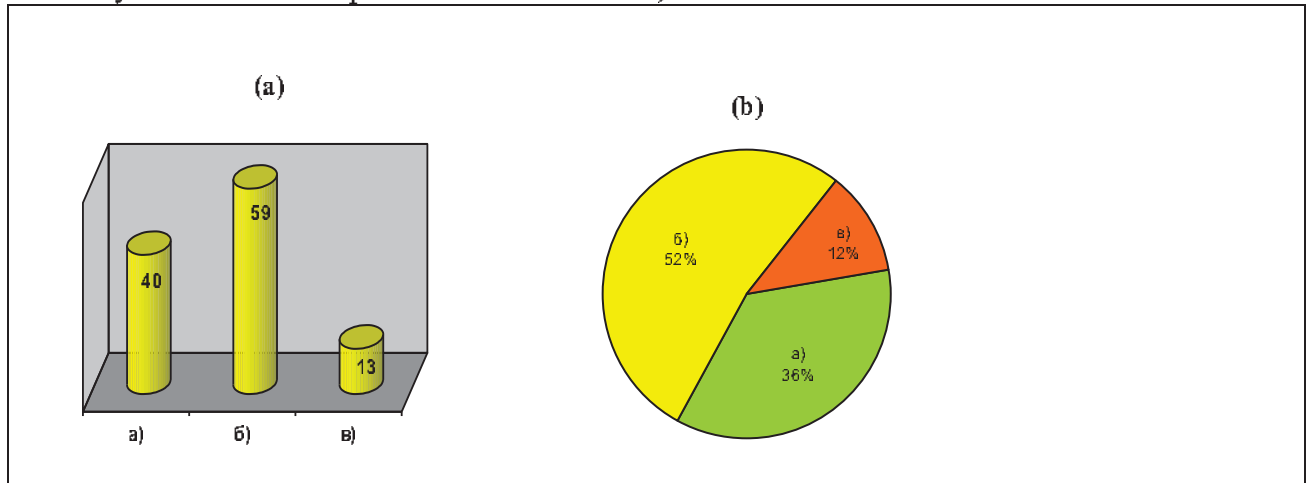


Рис. Ж.3. Результати опитування працівників патрульної поліції

(а) – кількісне співвідношення; (б) – пропорційне співвідношення відповідей

Запитання 3. З якою статтею (частиною статті) КУпАП слід кваліфікувати порушення Правил дорожнього руху, які спричинили заподіяння легких тілесних ушкоджень учасникам дорожнього руху?

Варіанти відповідей:

- а) ч. 1 ст. 122 КУпАП;
- б) ч. 4 ст. 122 КУпАП;
- в) ст. 124 КУпАП;
- г) ст. 125 КУпАП;
- д) інше.

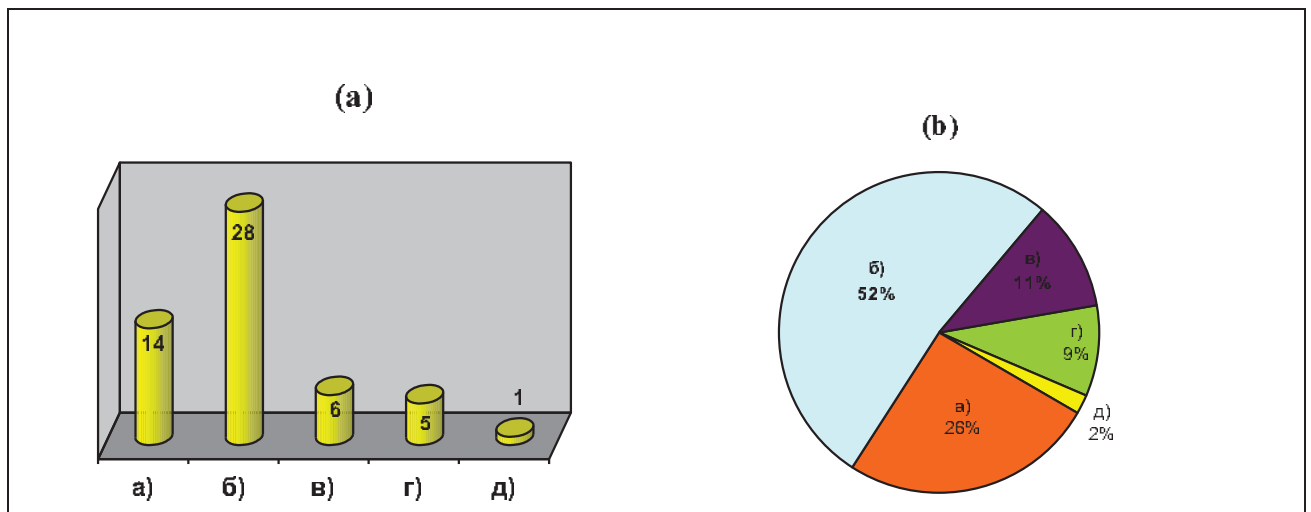


Рис. Ж.4. Результати опитування суддів

(а) – кількісне співвідношення; (б) – пропорційне співвідношення відповідей

Додаток К

Результати опитування суддів та працівників патрульної поліції щодо встановлення ознак суб'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті

Запитання. *Хто є суб'єктом відповідальності за порушення правил утримання автомобільних доріг і вулиць в населених пунктах?*

Варіанти відповідей:

- а) уповноважена посадова особа місцевої (міської, сільської, селищної) ради;
- б) уповноважена посадова особа комунального дорожньо-транспортного підприємства;
- в) важко відповісти.

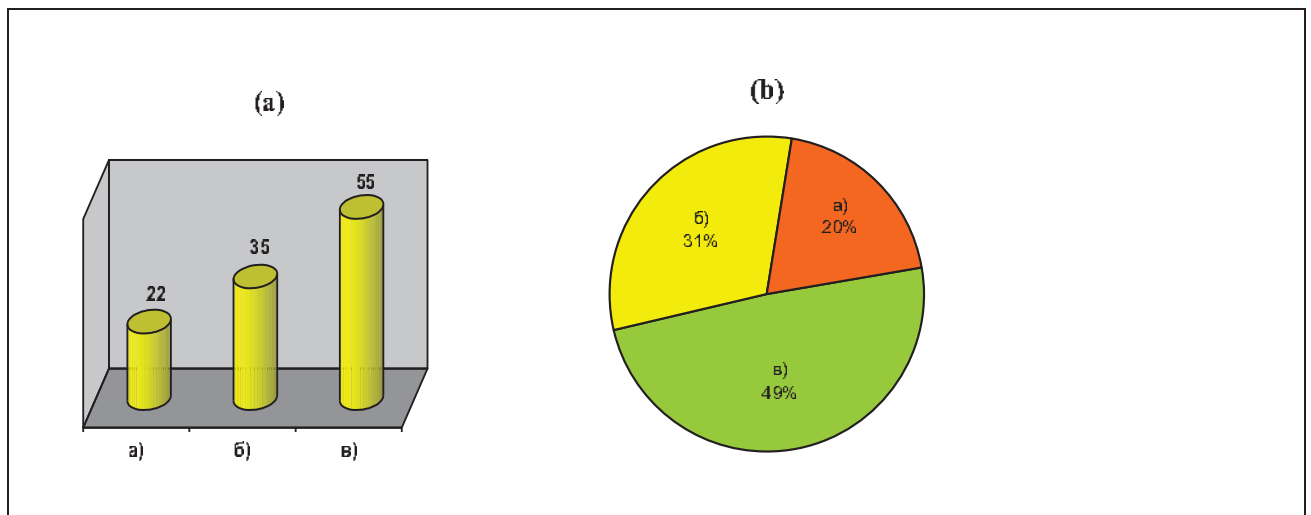


Рис. 3.1. Результати опитування працівників патрульної поліції

(а) – кількісне співвідношення; (б) – пропорційне співвідношення відповідей

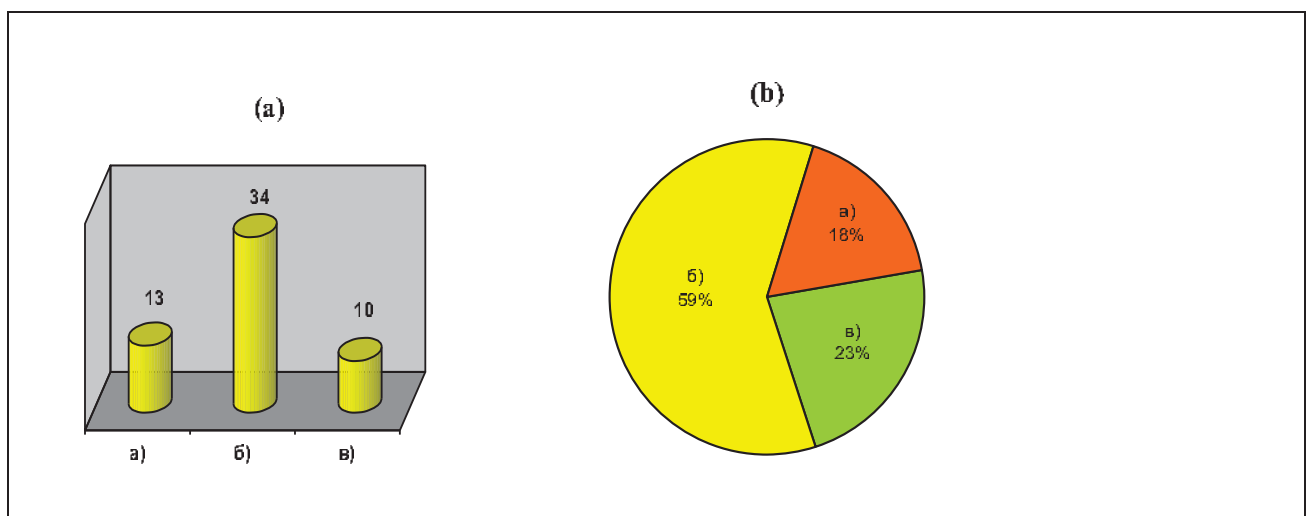


Рис. 3.2. Результати опитування суддів

(а) – кількісне співвідношення; (б) – пропорційне співвідношення відповідей

Додаток Л

Результати опитування суддів та працівників патрульної поліції щодо основних причин помилок при кваліфікації адміністративних проступків, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автодоріг, вулиць, дорожніх споруд або іншого майна.

Запитання 1. *Що, на ваш погляд, є основною причиною помилок при кваліфікації адміністративних проступків, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автодоріг, вулиць, дорожніх споруд або іншого майна?*

Варіанти відповідей:

- а) недосконалість чинного законодавства;
- б) брак методичних рекомендацій з питань кваліфікації правопорушень на транспорті;
- в) недостатній рівень професійної підготовки особового складу патрульної поліції;
- г) недостатній рівень професійної підготовки суддів;
- д) інше.

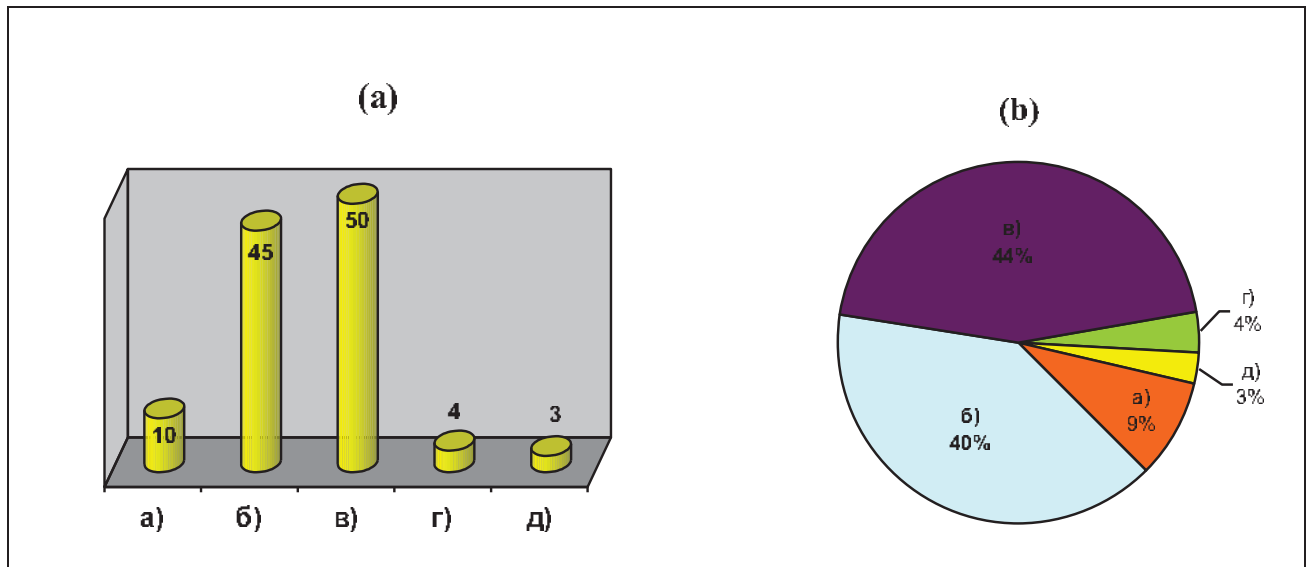


Рис. К.1. Результати опитування працівників патрульної поліції
(а) – кількісне співвідношення; (б) – пропорційне співвідношення відповідей

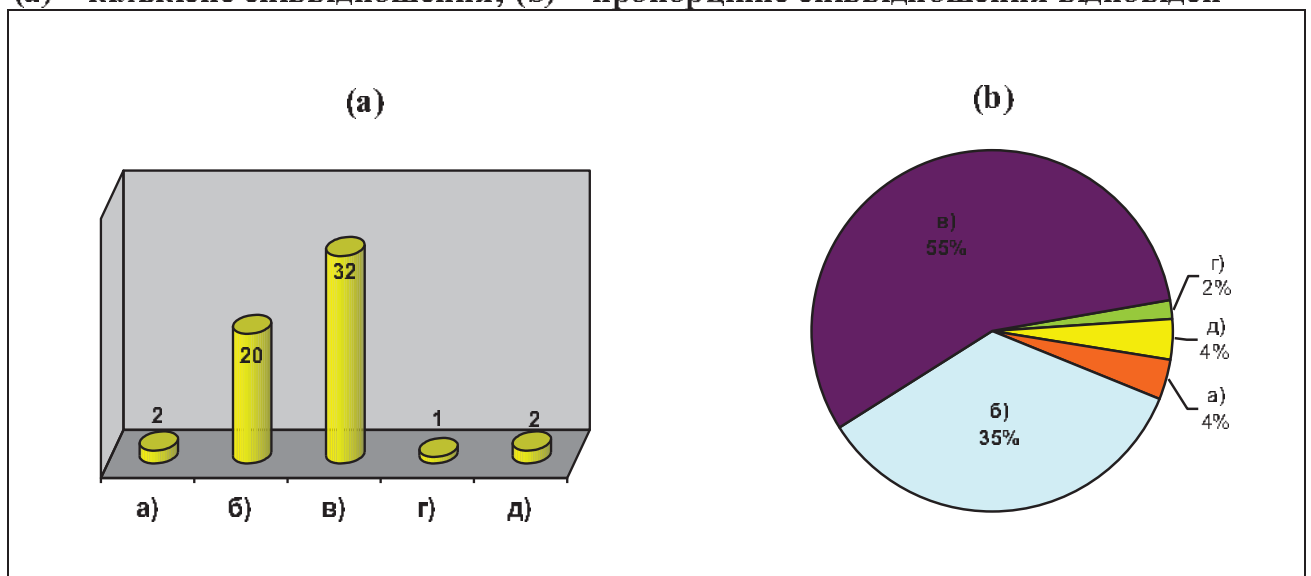


Рис. К.2. Результати опитування суддів
(а) – кількісне співвідношення; (б) – пропорційне співвідношення відповідей