

## 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 обгрунтовано 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 збирання 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.*