

УДК 351.811.12

*О. М. Кучеренко**аспірант кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності ОВС
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*

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

Для настання відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, необхідні підстави – нормативна, фактична та документальна (процесуальна). Усі три підстави повинні мати саме таку послідовність.

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

а) склади адміністративних проступків (підстави відповідальності);

б) матеріальну норму, яка визначає певне зобов'язання, правило поведінки або утримання від вчинення певних дій та за порушення якої передбачено адміністративну відповідальність;

в) систему адміністративних стягнень;

г) коло суб'єктів, які мають право призначати адміністративні стягнення;

г) процедуру притягнення до відповідальності.

Водночас, як свідчать дані соціологічного опитування як водіїв, так і працівників Національної поліції, більшість опитаних (54% – водії та 62% – поліцейські) вважають недосконалим законодавство, що визначає адміністративну відповідальність за Порушення правил дорожнього руху, що спричинило ДТП. Законодавчі недоліки призводять до помилок у кваліфікації правопорушень, що спричинили ДТП, закриття справ про адміністративні правопорушення за статтею 124 КУпАП, створення додаткових ризиків вчинення ДТП тощо. Отже, виникає необхідність вивчення нормативних підстав притягнення до відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, виявлення недоліків законодавства в цій сфері та надання пропозицій щодо його вдосконалення.

Питанню забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема адміністративній відповідальності за порушення правил дорожнього руху приділяли увагу Б.Ю. Бурбело, М.Ю. Веселов, Г.В. Галімпина, А.В. Гаркуша, В.В. Гаркуша, В.А. Головка, Г.К. Голубева, Т.О. Гуржій, С. М. Гусаров, А.О. Граділь, Д.С. Денисюк, О.В. Джафарова, Є.В. Довженко, М.М. Долгополова, О.В. Домашенко, В.В. Доненко, В.В. Донський, В.В. Єгупенко, С.А. Комісаров, В.М. Лозовий, О.Л. Міленін, В.А. Мисливий, Р.І. Михайлов, О.М. Мойсюк, В.Ф. Муцко, В.В. Новиков, А.М. Подоляка,

В.Й. Развадовський, О.Ю. Салманова, О.В. Собакар, Л.І. Сопільник, М.М. Стоцька, О.В. Філіпенко, Я.І. Хом'як, Є.В. Циба та ін. Проте питання нормативних підстав адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, залишається малодослідженим.

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

Для досягнення поставленої мети передбачено вирішення таких завдань:

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

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

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

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

Також можна виділити ряд нормативно-правових актів, які не напряму, але все ж таки стосуються підстав адміністративної відповідальності за спричинення ДТП. До таких слід віднести акти Закон України від 02.07.2015 р. «Про Національну поліцію» [3], зокрема статтю 23, що визначає повноваження поліції, зокрема у сфері безпеки дорожнього руху; Закон України від 30.06.1993 р. «Про дорожній рух» [4], який визначає основні засади організації дорожнього руху, а також повноваження Міністерства внутрішніх справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, Закон України від 05.04.2001 р. «Про автомобільний транспорт» [5], в якому визначено основний понятійний апарат стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху (автомобіль, автомобільний транспортний засіб, водій, небезпечний вантаж), законодавство про автомобільний транспорт та інші. До підзаконних нормативно-правових актів, які стосуються нормативних підстав адміністративної відповідальності за спричинення ДТП, слід віднести Положення про патрульну службу МВС, затверджене наказом МВС України від 02.07.2015 р. № 796 [6], розділ II якого визначає основні завдання патрульної служби, наприклад забезпечення безпеки дорожнього руху, організація контролю за додержанням законів, інших нормативно-правових актів із питань безпеки дорожнього руху; наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [7] та наказ МВС України від 28.12.2005 р. № 1242 «Про затвердження картки обліку дорожньо-транспортних пригод та Інструкції щодо її заповнення» [8], які регламентують провадження в справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема і щодо оформлення матеріалів ДТП та обліку ДТП.

Важливим фактором нормативної підстави притягнення до адміністративної відповідальності за статтею 124 КУпАП є своєчасне та точне визначення відповідного пункту порушень Правил дорожнього руху винною особою, що призвели до ДТП. В іншому випадку це призводить до оскар-

ження особою, яка притягається до відповідальності, оформлених поліцією матеріалів ДТП та закриття справи у суді.

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

Зазначимо, що, відповідно до діючого КУпАП, адміністративна відповідальність передбачена за перевищення встановленої максимальної швидкості руху більш ніж на 20 км/год. Тобто водій транспортного засобу може рухатись у межах населеного пункту зі швидкістю 80 км/год., що, відповідно до чинного законодавства, не є правопорушенням. Але практика країн ЄС свідчить про неприпустимість руху транспортних засобів у межах населених пунктів з означеною швидкістю. Вважаємо, що встановлення такого “засору” швидкісного режиму в національному законодавстві є не зовсім виправданим, адже створює додаткові фактори ризику для безпеки дорожнього руху.

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

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

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

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

Так, випадки та місця заборони обгону перелічені в пункті 14.6 Правил дорожнього руху. Очевидно, що порушення даного пункту суттєво загрожує безпеці дорожнього руху, через обмеження кута зору водія транспортним засобом, що рухається попереду. Але дані заборони поширюються лише на поняття «обгін», водночас як до поняття «випередження», пов'язаного з виїздом із займаної смуги, жодних заборон немає. А різниця між цими поняттями полягає лише в тому, що обгін є випередженням одного або кількох транспортних засобів, пов'язаним із виїздом на смугу зустрічного руху, а випередження, пов'язане з виїздом із займаної смуги, – перестроювання транспортного засобу в іншу смугу, а також рух 114.6 е Правил дорожнього руху, відповідно до якого забороняється здійснювати обгін на дорогах, що мають дві і більше смуги для руху в одному напрямку, оскільки враховуючи запропоноване визначення поняття «обгін», така заборона втрачає будь-який сенс.

Таким чином, розглянуто нормативні підстави адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило ДТП. Визначено основні та додаткові нормативно-правові акти, що визначають адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, повноваженням суб'єктів, що здійснюють провадження, а також порядок здійснення провадження в таких справах. Визначено недоліки розглянутих нормативно-правових актів та надано пропозиції щодо їх вдосконалення, а саме:

- Запропоновано внести зміни до КУпАП у частині встановлення відповідальності за перевищення водіями обмежень швидкості руху більше ніж на 10 км/год. у частині 1 статті 122 КУпАП та більше ніж на 30 км/год. у частині 2 статті 122 КУпАП, за цих обставин залишити відповідальність за перевищення водіями обмежень швидкості руху більше ніж на 50 км/год. у частині 3 статті 122 КУпАП.

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

Література

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – додаток до № 51. – Ст. 1122.
2. Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 «Про Правила дорожнього

руху» // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.

3. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

4. Продорожній рух: Закон України від 28.01.1993 // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.

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

6. Положення про патрульну службу МВС: наказ МВС України від 02.07.2015 р. № 796 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15>.

7. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15/print1451820663110472>

8. Про затвердження картки обліку дорожньо-транспортних пригод та Інструкції щодо її заповнення: наказ МВС України від 28.12.2005 р. – № 1242.

Анотація

Кучеренко О. М. Нормативні підстави адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП. – Стаття.

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

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

Аннотация

Кучеренко О. М. Нормативные основания для административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения, повлекшее ДТП. – Статья.

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

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

Summary

Kucherenko O. M. Normative basis for the administrative responsibility for violation of traffic rules, resulting in an accident. – Article.

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

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