

УДК [351.811.12]

Кучеренко Олексій Миколайович –

здобувач кафедри

адміністративного права, процесу

та адміністративної діяльності ОВС

Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

Oleksii M. Kucherenko –

external Ph.D. student of the department

of administrative law, proceedings and police activity of

Dnipropetrovsk State University of Internal Affairs

(26, prosp. Naharina, Dnipropetrovsk, Ukraine)

Посадові особи відповідальні за випуск транспортних засобів на лінію як суб'єкти відповідальності за спричинення ДТП

У статті розглянуто особливості адміністративної відповідальності за випуск транспортних засобів на лінію з порушенням відповідних правил. Виділено основні ознаки, які відрізняють адміністративну відповідальність від кримінальної в цій сфері, а саме наявність наслідків, а також їх тяжкість, встановлено проблемні питання кваліфікації правопорушень, вчинених посадовими особами, відповідальними за випуск транспортних засобів на лінію, надано пропозиції щодо вдосконалення норм, що визначають адміністративну відповідальність в цій сфері.

Ключові слова: посадові особи, випуск транспортних засобів на лінію, спричинення ДТП, адміністративна відповідальність.

В статье рассмотрены особенности административной ответственности за выпуск транспортных средств на линию с нарушением соответствующих правил. Выделены основные признаки, которые отличают административную ответственность от уголовной в этой сфере, а именно наличие последствий, а также их тяжесть, установлены проблемные вопросы квалификации правонарушений, совершенных должностными лицами, ответственными за выпуск транспортных средств на линию, даны предложения по совершенствованию норм, определяющих административную ответственность в этой сфере.

Ключевые слова: должностные лица, выпуск транспортных средств на линию, причинение ДТП, административная ответственность.

O.M. Kucherenko Officials Responsible for the Release of Vehicles on the Road as Subjects Liable for Accidents

The article deals with peculiarities of administrative liability for release of vehicles on the road through violation of certain rules. The main features which distinguish administrative liability from criminal one in this sphere, particularly consequences and their gravity, are highlighted. Administrative liability of officials for release of vehicles on the road is provided by articles 128 and 129 of the Code of Ukraine on Administrative Offences and criminal liability is provided by article 287 of the Criminal Code of Ukraine.

Conditions, under which a responsible person for release of vehicles on the road is introduced at the transport enterprise, amount of these persons depending on the amount of drivers, who work at the enterprise, are established.

Issues related to classification of offences committed by officials, who are responsible for release of vehicles on the road, particularly no graded approach to liability depending on the gravity of consequences, are established. To improve provisions which identify administrative liability in this sphere, enhanced liability of officials, who are responsible for release of vehicles on the road, is proposed, if failure to perform their duties causes emergency situation or damage to vehicles, freights, roads, streets, railway crossing, road buildings or

other property, or causes trivial injuries to the person. To achieve this goal it is proposed to amend articles 128 and 129 of the Code of Ukraine on Administrative Offences.

Taking into account that article 128 stipulates a duty of officials, who are responsible for release of vehicles on the road, to control fulfillment of the requirements to vehicles, such as their physical situation, equipment etc., there is no sense to establish control provisions in the same article. In this regard, it has been proposed to establish administrative liability of officials in the event of no control over the fulfillment of some requirements in article 129 of the Code of Ukraine on Administrative Offences.

Keywords: *officials, vehicles on the road, causing accidents, administrative liability.*

Постановка проблеми. Винуватцями, в ситуації коли трапилася дорожньо-транспортна пригода (далі – ДТП) можуть бути не тільки водії, а й посадові особи. В Україні з вини ліцензійного транспорту за 12 місяців 2014 року трапилося 2151 ДТП, в тому числі з постраждалими 330. Загибло в таких ДТП 59 осіб.

Посадові особи на автотранспортних підприємствах нехтуючи своїми обов'язками здійснюють випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан, обладнання або комплектність яких не відповідає вимогам правил і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху, технічної експлуатації, допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, або у хворобливому стані, або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або таких, що не пройшли у встановлений строк медичного огляду або без проходження щозмінного медичного огляду та контролю технічного стану транспортного засобу, а також направлення в рейс одного водія при здійсненні пасажирських перевезень на автобусному маршруті протяжністю понад п'ятсот кілометрів. Найчастіше саме ці правопорушення і стають причинами ДТП в тому числі і з тяжкими наслідками.

Одним із заходів запобігання вчинення подібних правопорушень посадовими особами є встановлення справедливої відповідальності. Але законодавство в цій сфері є недосконалим та потребує, на наш погляд, встановлення підвищеної відповідальності посадових осіб, відповідальних за випуск транспортних засобів на лінію, зокрема встановлення диференційованого підходу в залежності від наслідків до яких призведе правопорушення.

Аналіз публікацій в яких започатковано розв'язання даної проблеми.

Питанню забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема адміністративній відповідальності за порушення правил дорожнього руху приділяли увагу Б. Ю. Бурбело, М. Ю. Веселов, Г. В. Галімшина, А. В. Гаркуша, В. А. Головка, Г.К. Голубєва, В.В. Гаркуша, 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. Собакарь, Л. І. Сопільник, М. М. Стоцька, О. В. Філіпенко, Я. І. Хом'як, Є. В. Циба та ін.

Невирішені раніше проблеми. Проте, проблеми адміністративної відповідальності посадових осіб за спричинення ДТП залишаються малодослідженими.

Метою статті є розгляд особливостей адміністративної відповідальності посадових осіб відповідальних за випуск транспортних засобів на лінію з порушенням відповідних правил, встановлення проблемних питань кваліфікації правопорушень, вчинених посадовими особами, відповідальними за випуск транспортних засобів на лінію, надання пропозицій щодо вдосконалення норм, що визначають адміністративну відповідальність в цій сфері.

Виклад основного матеріалу. В залежності від наявності наслідків та їх тяжкості посадові особи за порушення правил експлуатації транспортних засобів несуть адміністративну відповідальність за статтями 128 та 129 КУпАП, а також кримінальну за статтею 287 КК України. За об'єктивними ознаками складу вказаних правопорушень мають схожість.

Так, діяння, яке передбачає кримінальну відповідальність може виражатись у формі:

1. Випуску в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів. Адміністративне правопорушення передбачає випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан, обладнання або комплектність яких не відповідає вимогам правил і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху, технічної експлуатації. Отже, схожість дійсно вбачається, але виникають питання з приводу термінологічних понять «випуск в експлуатацію транспортного засобу», «випуск на лінію транспортних засобів». Нормативного визначення дані поняття не мають, але суть їх єдина і зводиться до надання посадовою особою, відповідальною за технічний стан та комплектність транспортних засобів на підприємстві, установі чи організації дозволу на виїзд транспортного засобу із гаража автослужбовця, що дається посадовою особою, відповідальною за технічний стан і експлуатацію транспортного засобу, для здійснення транспортного процесу, тобто перевезення пасажирів чи вантажів. Законодавство України покладає на вказаних посадових осіб обов'язки вживати заходів для забезпечення безпеки дорожнього руху, забезпечувати відповідність технічного стану транспортних засобів вимогам безпеки дорожнього руху і не допускати транспортні засоби до експлуатації за наявності в них несправностей, що загрожують безпеці дорожнього руху. До посадових осіб належать керівники підприємств, установ і організацій, а також начальники транспортних цехів, головні інженери, головні механіки підприємств, які дають одну з форм дозволів – наказ, згоду, письмовий або усний дозвіл.

Дана посада відповідно до Типового положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях - міністерство - підприємство) вводиться на автотранспортних підприємствах з чисельністю водіїв до 50 чоловік, (можливо за сумісництвом), від 51 до 250 чоловік - одного фахівця, від 251 до 500 чоловік - двох фахівців, від 501 до 1000 - трьох фахівців. В автотранспортних підприємствах з чисельністю водіїв понад 500 чоловік створюється служба безпеки дорожнього руху [1].

Технічний стан транспортного засобу повинен відповідати вимогам розділу 31 Правил

дорожнього руху «Технічний стан транспортних засобів та їх обладнання» [2]. Крім того, адміністративна відповідальність настає за недодержання установлених правил обладнання або комплектності транспортного засобу, яка не відповідає вимогам правил і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху, технічної експлуатації. Це може полягати у відсутності медичної аптечки з нанесеними на неї відомостями про тип транспортного засобу, для якого вона призначена, знаку аварійної зупинки (миготливий червоний ліхтар), який відповідає вимогам стандарту, на вантажних автомобілях з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т і в автобусах з дозволеною максимальною масою понад 5 т - противідкатних упор (щонайменше два), пробліскових маячків оранжевого кольору на великогазових та великогабаритних транспортних засобах, працездатного вогнегасника на легковому, вантажному автомобілі, автобусі [2] тощо. Також об'єктивна сторона статті 128 КУпАП передбачає відповідальність за випуск на лінію транспортних засобів, переобладнаних без відповідного погодження, не зареєстрованих у встановленому порядку, таких, що не пройшли обов'язкового технічного контролю або без поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката «Зелена картка») чи без ліцензійної картки на транспортний засіб, без проходження щозмінного медичного огляду та контролю технічного стану, а також направлення в рейс одного водія при здійсненні пасажирських перевезень на автобусному маршруті протяжністю понад п'ятсот кілометрів. При цьому склад адміністративного правопорушення, передбаченого статтею 128 КУпАП є формальним, тобто відповідальність настає з моменту виїзду транспортного засобу за межі автослужбовця. Злочинне діяння в цій сфері має матеріальний склад, тобто відповідальність настає з моменту настання певних наслідків - середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або його смерть.

Тобто, як бачимо кримінальна відповідальність передбачає ступеневий підхід до відповідальності, в залежності від тяжкості наслідків. В адміністративній відповідальності такий підхід відсутній. Посадова особа,

відповідальна за випуск транспортних засіб на лінію в разі порушення правил допуску транспортних засобів в експлуатацію буде нести однакову відповідальність, незалежно чи призведе це порушення до дорожньо-транспортної пригоди з легкими тілесними ушкодженнями або матеріальними збитками чи ні.

2) Наступна форма діяння злочину, передбаченого статтею 287 КК України виражається в допуску до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції або не має права на керування транспортним засобом. Майже тотожним є діяння, яке передбачає адміністративну відповідальність за частиною 1 статті 129 КУпАП - допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, або у хворобливому стані, або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або таких, що не пройшли у встановлений строк медичного огляду. Стан сп'яніння водія має виникнути до моменту випуску транспортного засобу на лінію й установлюється відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 1103 «Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду» [3].

Відмінність між об'єктивними сторонами вказаних статей полягає тільки в тому, що адміністративна відповідальність настає ще й за допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у хворобливому стані або таких, що не пройшли у встановлений строк медичного огляду. В той же час, критеріїв та порядку визначення хворобливого стану не визначено. Також діяння, за яке передбачено кримінальну відповідальність передбачає допуск до керування транспортним засобом особи, яка не має права на керування транспортним засобом. Це особа, яка взагалі не отримувала відповідного посвідчення або яка позбавлена в установленому порядку права керування

транспортними засобами, а також особа, не допущена до керування даним типом транспортного засобу. Адміністративна відповідальність за аналогічне діяння передбачена ч. 2 ст. 129 КУпАП. Межа між адміністративною та кримінальною відповідальністю за вказані діяння полягає знову ж таки в наслідках і посадова особа, відповідальна за випуск транспортних засобів на лінію в разі порушення правил їх експлуатації буде нести однакову відповідальність незважаючи на те, чи призведуть ці порушення до дорожньо-транспортних пригод з матеріальними збитками або тілесних ушкоджень легкого ступеня тяжкості чи не призведуть.

Висновки. Виходячи з викладеного вище, вважаємо за доцільне встановити підвищену відповідальність посадових осіб, відповідальних за випуск транспортних засобів на лінію, якщо в результаті порушення їх посадових обов'язків буде створено аварійну обстановку або пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна або завдано потерпілому легке тілесне ушкодження.

Для цього пропонуємо частину 2 статті 128 КУпАП, викласти в такій редакції:

Порушення, передбачені частиною першою цієї статті, що спричинили аварійну обстановку або пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна або завдали потерпілому легке тілесне ушкодження.

Частину 3 статті 129 КУпАП викласти її в такій редакції:

порушення, передбачені частиною першою чи другою цієї статті, що спричинили аварійну обстановку або пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна або завдали потерпілому легке тілесне ушкодження.

Відповідно до цього, частину другу статті 128 КУпАП вважати частиною третьою, а частину 3 статті 129 КУпАП вважати частиною 4.

Зважаючи на те, що стаття 128 КУпАП передбачає обов'язок посадових осіб, відповідальних за випуск транспортних засобів

контролювати певні вимоги до транспортних засобів, таких як технічний стан, обладнання або комплектність тощо, нелогічним виглядає поряд з цим встановлювати вимоги до водія. У зв'язку з цим пропонуємо контроль щодо дотримання певних вимог водієм перенести в статтю 129 КУпАП.

Отже, пропонуємо з частини 1 статті 128 КУпАП слова «без проходження щозмінного медичного огляду» виключити, а частину 1 статті

129 КУпАП після слів «Допуск до керування транспортними засобами водіїв» доповнити словами «без проходження щозмінного медичного огляду».

Список використаних джерел:

1. Про затвердження Типового положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях – міністерство – підприємство) : наказ Міністерства транспорту України від 12.11.2003 № 877 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.nau.ua/doc/?code=v0877361-03>.

2. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.

3. Про порядок направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду : постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 1103 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1103-2008-п>.

References

1. On Approving the Typical Order of the Management System within the Traffic Security (at All Levels – the Ministry - Enterprise) : the order of the Ministry of Transportation of Ukraine dated 12.11.2003 No. 877 [Online resource]. – Access : <http://zakon.nau.ua/doc/?code=v0877361-03>.

2. On Traffic Rules : the resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 10.10.2001 No. 1306 // Ofitsiyni Visnyk Ukrainy (the Official Bulletin of Ukraine). – 2001. – No. 41. – Art. 1852.

3. On the Procedure for Referring the Drivers to Examination on Alcohol, Drug, other Intoxication or Influence of Medications which Decrease Attention and Response Rate and Doing such Examination : regulation of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 17.12.2008 No. 1103 [Online resource]. – Access : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1103-2008-п>.