

## **ОСОБЛИВОСТІ СУДОВОГО РОЗГЛЯДУ СПРАВ ПРО ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Наукові праці МАУП, 2015, вип. 45(2), с. 42–45

*Досліджуються особливості судового розгляду справ про адміністративні правопорушення, що стосуються безпеки дорожнього руху.*

Судовий розгляд справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має свої особливості, які виокремлюють цей вид адміністративного процесу, і був визначений в законодавстві тільки у 2001 році. До цього періоду всі адміністративні правопорушення, які виявлялися працівниками Державної автомобільної інспекції, ними ж розглядалися і застосовувалися лише такі види стягнень, як штраф та позбавлення права на управління транспортними засобами. Нині розгляд справ про адміністративні правопорушення, передбачений ст. 121, 122, 122–1, 122–2, 123, 124, 130, 132, віднесено до юрисдикції судових органів. При цьому зазначимо, що існують певні питання, які не вирішені в законодавстві і дають підстави для корупційних правопорушень з боку працівників правоохоронних органів, що, у свою чергу, не підвищує їхнього авторитету.

Визначимо особливості судового розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та формування пропозицій щодо вдосконалення такого розгляду.

Питання про судовий розгляд справ про адміністративні правопорушення є досить дискусійним і невивченим.

Вперше до цієї теми звернулися Т. О. Коломоєць та С. А. Ширіна, які в монографії “Судовий розгляд справ про адміністративні правопорушення, пов’язані з безпекою дорожнього руху” досить детально розглядали питання підготовки таких справ, їх розгляду,

винесення рішень та їх виконання [1]. Питанням судового розгляду справ про адміністративні правопорушення в цілому приділялась увага й інших вчених. У монографії “Теоретичні засади та практичні проблеми судової адміністративно-деліктної діяльності”, підготовленій колективом авторів [2], приділяється певна увага питанням судового розгляду справ про адміністративні правопорушення, але саме особливості такого розгляду справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху не висвітлюються.

Окремі аспекти судового розгляду справ про адміністративні правопорушення розглядалися і в інших працях [3, 4–7], але питання щодо особливостей розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху не розглядалися.

Насамперед розгляд будь-якого правового явища починається з історичних його аспектів. Саме питання розгляду справ про адміністративні правопорушення в суді є предметом історичного аналізу, адже воно розвивалося поступово і розвивається тепер. Т. О. Коломоєць та С. М. Ширіна пропонують поділити історію розгляду справ про адміністративні правопорушення, які пов’язані з забезпечення безпеки дорожнього руху, на три періоди. Перший період, на їхню думку, належить до радянського періоду, другий – коли Україна стала незалежною державою, а третій – з 5 квітня 2001 р., коли був прийнятий Закон України

“Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху” [8].

Згідно з цим Законом розгляд справ про адміністративні правопорушення, передбачений ст. 121, 122, 122–1, 122–2, 123, 124, 130, 132, було віднесено до юрисдикції судових органів.

Загалом можна погодитися з таким поділом, але потрібно виокремити й четвертий період розвитку питання щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, який починається, на нашу думку, з 24 вересня 2008 р. у зв'язку з прийняттям Закону України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху” [9]. Саме в цьому законі було внесено зміни, які збільшували кількість правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що мали розглядатися в судах.

З іншого боку, необхідно зазначити, що в Кодексі Української РСР про адміністративні правопорушення, який був прийнятий в 1984 році, вперше було визначено, які саме правопорушення мають розглядатися в судах, тобто визначено юрисдикцію судових органів [10]. Стаття 221 згаданого Кодексу, яка визначала компетенцію судових органів у сфері розгляду правопорушень, що посягали на забезпечення безпеки дорожнього руху, не включала жодного з правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які б мали розглядатися в судах. Усі справи про адміністративні правопорушення були підвідомчі працівникам Державної автомобільної інспекції.

Таким чином, констатуємо, що розгляд правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в судах почався порівняно недавно, і саме тому в цій справі є як особливості, так і недоліки.

Особливостями судового розгляду справи про адміністративні правопорушення, які посягають на безпеку дорожнього руху, є те, що окремі справи не можуть розглядатися

у терміни, які встановлено в Кодексі України про адміністративні правопорушення (ст. 38) [11], немає чіткої визначеності підвідомчості судів у розгляді справ за низкою статей Кодексу України про адміністративні правопорушення (ст. 124, окремими частинами ст. 130 та ін.).

Слід зазначити, що особливістю розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є також те, що учасники провадження не мають права заявляти клопотання про передачу справи з одного суду до іншого, якщо суд відповідно до ст. 276 Кодексу України про адміністративні правопорушення має компетенцію щодо її розгляду. Загалом це є загальною нормою, але, наприклад, якщо правопорушення, яке тягне за собою відповідальність за ст. 124 або 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення, вчинено в одній області, а його розгляд здійснює суд в іншій області, то питання про захист прав громадян, які притягаються до відповідальності, ми тут навіть не згадуємо.

Як недолік, на нашу думку, в питаннях розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна відмітити невизначеність статусу адвокатів та захисників, які можуть брати участь у провадженнях. Стаття 271 Кодексу України про адміністративні правопорушення вказує, що у розгляді справи про адміністративне правопорушення може брати участь як адвокат, так і інший фахівець у галузі права, який може надавати правову допомогу. Дані учасники адміністративного процесу мають право знайомитися з матеріалами справи, заявляти клопотання та подавати скарги на рішення органу, який розглядає справу [Там само].

Водночас ми не можемо визначити і це відсутнє в законодавстві – коли і на якій стадії захисник чи інша особа, яка має досвід у галузі права, вступає у процес. Можна припустити, що ці особи вступають у процес під час фіксації порушення, тобто під час складання протоколу про адміністративне правопорушення, але з практичної точки зору,

якщо водій порушив правила дорожнього руху вночі і захисник не може прибути на місце вчинення порушення, то протокол не складається. Звичайно, така ситуація може виникнути, але в законодавстві треба чітко передбачити, як це було визначено в коментарі до Кодексу Української РСР 1984 року. Адвокат може брати участь в адміністративному процесі після складання протоколу про адміністративне правопорушення [10].

Недоліком у питаннях судового розгляду справ про адміністративні правопорушення є також і те, що окремі правопорушення, які згідно із статистичними даними призводять до найбільшої кількості дорожньо-транспортних пригод та поранень і загибелі громадян, не караються судом.

Як свідчить статистика, в 2014 році в результаті перевищення швидкості було вчинено 7375 дорожньо-транспортних пригод (у 2013 р. – 8407), внаслідок яких загинуло 1619 осіб та було травмовано 9373 особи. У 2013 році, відповідно, загинуло 1742 особи та травмовано 10249 осіб [13]. В результаті порушення правил проїзду перехресть за цей самий період було вчинено 2033 дорожньо-транспортні пригоди (у 2013 р. – 2392), внаслідок чого у 2014 році загинуло 144 особи, у 2013 році – 130 та було травмовано 2964 особи, у 2013 році 3538 осіб.

Загалом ми можемо констатувати, що невиконання вимог згаданої статті здебільшого є причиною понад 80 % всіх дорожньо-транспортних пригод. Крім вже згаданих порушень, слід додати порушення правил маневрування, в результаті яких було допущено 5494 дорожньо-транспортні пригоди – (у 2013 р. – 6686), внаслідок чого загинуло 735 осіб і було травмовано 6832 особи, у 2013 році загинуло 752 особи та було травмовано 8157 осіб. Порушення правил дорожнього руху та виїзд на смугу зустрічного руху спричинило 1671 дорожньо-транспортну приходу з 495 загиблими та 2858 травмованими у 2014 році [Там само].

Щодо виявлених адміністративних правопорушень, які визначені цією статтею, то в цілому їх кількість становить 599725 [12].

При цьому зазначимо, що з цієї кількості адміністративних правопорушень 484163 протоколи були розглянуті працівниками Державної автомобільної інспекції, в той час як статистика свідчить, що розгляд справ про порушення правил дорожнього руху, передбачених ст. 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення, необхідно передати до суду.

Працівники міліції, як свідчить аналіз, проведений дослідниками, використовують лише два види стягнень за вчинені правопорушення [14], в той час як суд може використовувати весь комплекс стягнень, які передбачені в Кодексі України про адміністративні правопорушення.

Отже, короткий аналіз питань судового розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху показує, що низка аспектів цієї діяльності вимагає підвищення рівня законодавчого забезпечення.

Насамперед слід чітко визначити питання підвідомчості та підсудності справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

По-друге, з метою недопущення порушень прав осіб, які вчинили адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, необхідно чітко визначити норми щодо участі захисників в адміністративному процесі.

По-третє, необхідно розширити компетенцію судових органів в адміністративному процесі, особливо щодо тих порушень, які є причиною травмування та загибелі громадян.



## Література

1. Коломієць Т. О. Судовий розгляд справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з безпекою дорожнього руху: монографія / Т. О. Коломієць, С. А. Ширіна. – Запоріжжя: Запорізь. нац. ун-т, 2012. – 290 с.

2. Олефір В. І. Теоретичні засади та практичні проблеми судової адміністративно-деліктної діяльності: мо-

нографія / В. І. Олефір, В. В. Галунько, М. В. Лошицький, С. О. Короєд. – К.: МП “Леся”, 2013. – 340 с.

3. Анохіна Л. С. Суб’єкти адміністративної юрисдикції в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07. Теорія управління; адм. право і процес; фін. право / Л. С. Анохіна. – Х., 2001. – 20 с.

4. Іванищук А. А. Особливості розгляду справ про адміністративні правопорушення в судах загальної юрисдикції: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 / А. А. Іванищук. – Запоріжжя, 2011. – 236 с.

5. Короєд С. О. Судовий розгляд справ про адміністративні проступки: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 / С. О. Короєд. – К., 2009. – 20 с.

6. Гнатюк С. С. Стадії провадження у справах про адміністративні проступки: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 / С. С. Гнатюк. – Л., 2010. – 18 с.

7. Кукурудз Р. О. Апеляція в адміністративно-юрисдикційному процесі: питання теорії та практики: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 / Р. О. Кукурудз. – Запоріжжя, 2010. – 23 с.

8. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху: Закон України від 05 квітня 2001 року № 2342 – III // ВВР України. – 2001. – № 27. – С.132.

9. Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України № 586-VI від 24 вересня 2008 р. // ВВР України. – 1994. – № 12. – Ст. 58.

10. Анджиевский В. С. Кодекс Украинской ССР об административных правонарушениях: научно-практический комментарий / В. С. Анджиевский, Э. Г. Герасименко, Е. В. Додин и др. – К.: Украина, 1991. – 623 с.

11. Кодекс України про адміністративні правопорушення // ВВР Української РСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 122 зі змінами і допов.

12. Дорожньо-транспортні пригоди в Україні за 12 місяців 2014 року (станом на 05.01.2014). МВС України, Департамент Державної автомобільної інспекції, Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем. – К., 2015. – 49 с.

13. Статистичні дані про адміністративну практику органів внутрішніх справ України. МВС України 2015. 20.01.15 МВС України 04.02.15.

14. Сінельник Р. В. Захисник у провадженні у справах про адміністративні правопорушення: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 / Р. В. Сінельник. – Х., 2008. – 204 с.

*Аналіз діяльності судів у цій сфері показує, що низка аспектів такої діяльності потребує додаткового нормативного регулювання. У висновках за результатами дослідження сформульовано пропозиції, які мають за мету підвищення ефективності судового розгляду згаданих справ.*

*Анализ деятельности судов в данной сфере свидетельствует о том, что ряд аспектов такой деятельности требует дополнительного нормативного регулирования. У выводах по результатам исследования сформулировано ряд предложений, целью которых является повышение эффективности судебного рассмотрения упомянутых дел.*

*The analyses of the activity of the courts in the mentioned sphere show that some aspects of such activity need additional legal regulation. In the conclusion made in the result of the research some proposals were formulated with the aim to make the court's hearings of mentioned cases more effective.*

Надійшла 11 березня 2015 р.