



**Анатолій Присяжнюк,**  
начальник Вінницького відділу поліції  
Головного управління Національної поліції у  
Вінницькій області

УДК 342.922

## **Адміністративно-правова відповідальність перевізників пасажирів автомобільним транспортom в Україні**

Нестабільний політичний та економічний стан в Україні, розпад господарських зв'язків, зниження загального рівня виконавчої дисципліни негативно позначаються на ритмі перевізного процесу автомобільним транспортом, зокрема – пасажирському. У зв'язку з цим, важливу роль покликані відіграти заходи адміністративно-правової відповідальності за порушення пасажирських перевезень. Сутність такої відповідальності складається з вирішення двох взаємопов'язаних завдань: упорядкування і розвитку суспільних відносин у цій сфері, і їх захисту від небажаного впливу різноманітних факторів, негативних проявів.

Застосування адміністративно-правових засобів перебуває в органічному взаємозв'язку із забезпеченням організаційного характеру державного регулювання. Воно відзначається спрямованістю на формування у населення правосвідомості щодо доцільності і справедливості заходів, що здійснюються державою, об'єктивною необхідністю запровадження та опти-

мального застосування тих чи інших загальнообов'язкових правил.

Ми погоджуємось з окремими авторами, що інститут адміністративної відповідальності за порушення правил перевезення пасажирів автомобільним транспортом розвивається як складова інституту адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху [1, с. 33]. Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів автомобільним транспортом має низку ознак, властивих для адміністративної відповідальності взагалі, й такі, що відрізняють її від інших видів [2, с. 237-241].

Адміністративно-правові засоби в комплексі є одним з ефективних структурних елементів охоронної діяльності держави, спрямованої на формування і розвиток суспільних відносин у різноманітних галузях (в тому числі й у сфері перевезення пасажирів автомобільним транспортом) на міцній нормативній основі.

Проблеми адміністративних деліктів на транспорті отримали широ-

ке висвітлення в науковій літературі. Питання адміністративної відповідальності сторін перевізного процесу за порушення правил функціонування єдиної транспортної системи України, її окремих елементів, безпосередньо у сфері пасажирських перевезень автомобільним транспортом, розглядалися у працях: Є. В. Додіна, В. В. Доненка, В. В. Головка, Г. К. Голубевої, Т. О. Гуржія, В. В. Доненка, М. А. Микитюка, А. М. Пилипчука, В. В. Новікова, Г. П. Савічева, О. Ю. Салманової, О. В. Онищенко, В. Й. Развадовського, Є. В. Циби, М. Л. Шелухіна та ін. Водночас, слід зазначити, що наявні дослідження базувалися на застарілих адміністративно-організаційних, економічних відносинах, нормативно-правовій базі, яка сьогодні уже є застарілою, а багато положень взагалі втратили чинність. Враховуючи зазначене можна стверджувати, що розгляд адміністративно-правової відповідальності перевізників пасажирів автомобільним транспортом в Україні є актуальним у теоретичному та практичному аспектах.

Адміністративну відповідальність разом з кримінальною відповідальністю можна розглядати як універсальний засіб охорони суспільних відносин, які регулюються різними галузями права – конституційним, цивільним, трудовим, природоресурсним, фінансовим та власне адміністративним. Іншими словами, законодавство про адміністративні проступки – це своєрідний збірник санкцій значної частини галузевих правових норм. Цим обумовлюється значення адміністративної відповідальності не тільки як адміністративно-правового інституту, але і як складової всієї правової системи держави.

Адміністративна відповідальність проявляється в накладенні на порушників певних видів адміністративних стягнень, специфічних за змістом і відмінних від заходів кримінального покарання, дисциплінарного впливу та майнової відповідальності. Адміністративні стягнення накладаються багатьма органами та посадовими

особами, яким таке право надано законодавством. Зокрема, у розділі 3 КУпАП визначено органи, уповноважені розглядати справи про адміністративні правопорушення [3].

Отже, адміністративна відповідальність – це передбачене законодавством, примусове, з додержанням встановленої процедури, застосування правомочним суб'єктом до осіб, які вчинили адміністративні проступки, заходів впливу – адміністративних стягнень [4, с. 76].

Особливістю адміністративно-правової відповідальності є відсутність її визначення у законодавстві. У теорії адміністративного права містяться різні визначення. В. К. Колпаков та О. В. Кузьменко визначають її як примусове, з додержанням встановленої процедури, застосування правомочним суб'єктом передбачених законодавством за вчинення адміністративного проступку заходів впливу, які виконані правопорушником [4, с. 76;]; Ю. П. Битяк адміністративно-правову відповідальність визначає як накладення на правопорушників загальнообов'язкових правил, які діють у державному управлінні, адміністративних стягнень, що тягнуть за собою для цих осіб обтяжливі наслідки матеріального чи морального характеру [5, с.158]. Група авторів на чолі з В. Б. Авер'яновим адміністративну відповідальність визначає як різновид юридичної відповідальності, що являє собою сукупність адміністративних правовідносин, які виникають у зв'язку із застосуванням уповноваженими органами (посадовими особами) до осіб, що вчинили адміністративний проступок, передбачених нормами адміністративного права особливих санкцій – адміністративних санкцій [6, с. 430-431]. На наш погляд, з наведеними визначеннями можна погодитись.

Адміністративна відповідальність в цілому спирається на державний примус як можливість держави зобов'язати суб'єкта попри його волю і бажання вчиняти певні дії [1, с. 91]. Адміністративне право найбільше з-

поміж інших галузей права спрямоване на забезпечення публічних інтересів за допомогою примусових дій державних органів, а отже, адміністративна відповідальність є основною серед інших видів відповідальності.

Ознаки адміністративної відповідальності полягають у тому, що вона: 1) є засобом охорони встановленого державою правопорядку; 2) нормативно визначена і полягає в застосуванні (реалізації) санкцій правових норм; 3) є наслідком винного антигромадського діяння; 4) супроводжується державним і громадським осудом правопорушника і вчиненого ним діяння; 5) пов'язана з примусом, з негативними для правопорушника наслідками (морального або матеріального характеру), яких він має зазнати; 6) реалізується у відповідних процесуальних формах. Похідні ознаки адміністративної відповідальності визначаються її юридичною природою [4, с. 252].

Законодавство України, яким регулюється діяльність з перевезення пасажирів автомобільним транспортом, складається із нормативно-правових актів, які у своїй більшості мають адміністративну природу.

У КУпАП передбачено умови настання відповідальності різних осіб, зокрема: посадових осіб (ст. 14), власників (співвласників) транспортних засобів (ст.14-1), за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (ст. 14-2) та ін. [3]. Проте, окремими актами спеціального законодавства передбачено норми, що визначають адміністративну відповідальність підприємств та інших юридичних осіб, наприклад: Закон України «Про транспорт» [7]; Закон України «Про автомобільний транспорт» (ст. 60) [8] та ін.

Таким чином, поява інституту адміністративної відповідальності у сфері автомобільного транспорту (в тому числі пасажирських перевезень) була неминучим і необхідним кроком, як з точки зору належного за-

безпечення виконання зобов'язань за договорами перевезень, так і з точки зору забезпечення безпеки дорожнього руху. Особливо важливе місце в такому інституті посідає категорія адміністративно-правової відповідальності, яка основним чином спрямована на захист прав людини, забезпечення належних умов та безпеки пасажирських перевезень, безпеки дорожнього руху тощо.

Адміністративна відповідальність у сфері перевезення пасажирів автомобільним транспортом охоплює наступні аспекти суспільних відносин: 1) ліцензування та дозвільний порядок здійснення перевізної діяльності суб'єктів господарювання; 2) порядок охорони та безпеки руху на транспорті; 3) порядок реєстрації і безпеки експлуатації транспорту; 4) громадський порядок і громадська безпека на транспорті; 5) встановлений порядок управління; 6) право власності та майнові відносини на транспорті.

У КУпАП міститься ряд правопорушень, які є найбільш поширеними у сфері досліджуваних правовідносин: ст. 119 «Порушення правил користування засобами автомобільного транспорту та електротранспорту»; ст. 121 «Порушення водіями правил експлуатації транспортних засобів, правил користування ремнями безпеки або мотошоломами»; ст. 121-1 «Експлуатація водіями транспортних засобів, номери агрегатів яких не відповідають записам у реєстраційних документах»; ст. 121-2 «Порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів»; ст. 122 «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху»; ст. 122-2 «Невиконання водіями вимог про зупинку»; ст. 126 «Керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки»;

ст. 127-1 «Порушення порядку перевірки технічного стану транспортного засобу»; ст. 128 «Випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам»; ст. 128-1 «Порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху»; ст. 129 «Допуск до керування транспортними засобами або суднами водіїв чи судноводіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом»; ст. 130 «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»; ст. 133 «Порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів», зокрема, ч. 5 «Провезення в автобусах, маршрутних таксі, тролейбусах або трамваях, а також здача в багаж чи в камеру схову на автомобільному транспорті небезпечних речовин або предметів»; ст. 133-1 «Порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом»; ст. 133-2 «Порушення умов і правил здійснення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів»; ст. 134 «Провезення ручної кладі понад установлені норми і неоплаченого багажу»; ст. 135 «Безквитковий проїзд»; ст. 135-1 «Підроблення проїзних квитків і знаків поштової оплати»; ст. 185-9 «Злісна непокоря законному розпорядженню або вимозі працівника транспорту, який здійснює контроль за перевезенням пасажирів» та інші [3].

До правових актів, які регулюють відносини в означеній сфері, слід також віднести закони України «Про дорожній рух» [9], «Про автомобільний транспорт» [8], «Про міський

електричний транспорт» [10], «Про Національну поліцію» [11], Постанови КМ України, що затвердили «Правила дорожнього руху» [12], «Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» [13] та ін.

Аналіз адміністративного законодавства у зазначеній сфері та практики його застосування дає підстави говорити про необхідність удосконалення адміністративно-правового регулювання відповідальності перевізників пасажирів автомобільним транспортом за повторне вчинення порушень. Повторність є обставиною, що обтяжує адміністративну відповідальність (ст. 35 КУпАП). Разом з тим, ряд статей (ст. 81, ч. 1 ст. 121, ч.ч. 1,4 ст. 122, ст. 123, ч. 4 ст. 133 КУпАП) не передбачають адміністративну відповідальність за повторне протягом року вчинення однорідного правопорушення. На наш погляд, зазначені статті КУпАП доцільно доповнити окремими частинами, передбачаючи відповідальність за вчинення протягом року правопорушення за яке особу вже було піддано адміністративному стягненню, зі значними посиленнями санкцій.

Пунктом 6 «Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» [13] передбачається необхідність відповідності транспортних засобів (далі - ТЗ), які використовуються для перевезення пасажирів, вимогам безпеки. Даний критерій, як правило, встановлюється та контролюється в процесі перевірки стану самого ТЗ, наявності та справності систем безпеки, передбачених заводом-виробником, його відповідності умовам перевезень пасажирів.

Найгострішим питанням забезпечення безпеки перевезення пасажирів часто буває приведення кількості пасажирів, що перевозяться, у відповідність до технічної характеристики самого ТЗ. Статистичні данні за 2014 рік свідчать, що 17 випадків ДТП або 0,91 % сталося в Україні через несправність ліцензованого ТЗ. За результатами перевірок маршрут-

них таксі, що проводилися працівниками ДАІ МВС України спільно з інспекторами «Укртрансбезпеки», постійно виявлялися грубі порушення правил здійснення зазначених перевезень. Кожне четверте перевірене маршрутне таксі мало технічну несправність [14].

Вирішення цього питання вбачається через посилення механізму юридичної відповідальності. У вересні 2008 року були внесені зміни до КУпАП [3], шляхом прийняття окремої статті 121-2 «Порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів», до якої у липні 2015 року були внесені змінами щодо посилення відповідальності за дані правопорушення. Однак, правозастосовна практика свідчить, що дана стаття не позбавлена певних недоліків. Зокрема, в ній застосовано термін «маршрутне таксі», що звужує сферу застосування статті тільки до одного режиму перевезення. У той же час ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» [8] визначає п'ять режимів перевезення пасажирів: 1) перевезення пасажирів у звичайному режимі руху; 2) перевезення пасажирів в експресному режимі руху; 3) перевезення пасажирів у режимі маршрутного таксі; 4) перевезення пасажирів легковим автомобілем на замовлення; 5) перевезення пасажирів у індивідуальному порядку (таксі).

Небезпеку для пасажирів і дорожнього руху досить часто становить факт продажу білетів на проїзд водієм під час руху. Нормативно-правовими актами не передбачено обов'язку перевізника утримувати штат кондукторів. Дотриматися розкладу руху в умовах відсутності кондуктора, інтенсивного руху і без значних простоїв ТЗ на зупинках практично виявляється досить складно. Через це водії ТЗ нерідко змушені проводити розрахунок за проїзд з пасажирями під час руху. Враховуючи зазначене, доцільно було б зобов'язати перевізника призначати на маршрут водія і кондуктора для ко-

жного автобуса, який працює в міських умовах, і маршрутного таксі.

Актуальним питанням адміністративно-правової відповідальності перевізників пасажирів автомобільним транспортом є попередження втоми водіїв під час руху. Мінінфраструктури України затверджено нормативи щодо часу роботи та часу відпочинку водіїв [15]. Контроль за додержанням режиму праці і відпочинку водіїв на підприємствах, в установах і організаціях покладається на посадових осіб, суб'єктів підприємницької діяльності. Контроль за додержанням режиму праці і відпочинку водіїв під час перевезень покладається на контролерів автотранспортних управлінь Мінінфраструктури України в АРК та областях, а також на службу міжнародних автомобільних перевезень центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту в пунктах пропуску через державний кордон України, якщо ТЗ обладнані контрольними пристроями. Крім того, ст. 121-2 КУпАП передбачена відповідальність за перевезення пасажирів на автобусному маршруті протяжністю понад п'ятсот кілометрів одним водієм. Однак, зазначені вище норми нерідко порушуються, що призводить до значних ДТП, в яких гинуть чи зазнають певних ушкоджень пасажирів та водії. Запобігання цим порушенням доцільно здійснювати посиленням контролю за водіями на лінії і посиленням відповідальності власників ТЗ, включаючи позбавлення ліцензії на право здійснення будь-яких перевезень.

Слід пам'ятати, що держава в особі певних державних органів відповідає за безпеку перевезень пасажирів та контролює діяльність осіб, яким видає ліцензії на право здійснення перевезень. Незважаючи на це, Постановою КМ України від 21.05.2009 № 501 були затверджені зміни до переліку документів, які додаються до заяви про видачу ліцензії для окремого виду господарської діяльності. Зокрема, було значно

скорочено перелік документів, необхідних перевізнику, щоб отримати ліцензію на надання послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Орган ліцензування вже не вимагає документів, що підтверджують відповідний рівень освіти (кваліфікації) осіб, відповідальних за: експлуатацію та технічний стан ТЗ, організацію та безпеку перевезень, охорону праці та пожежну безпеку (для автомобільних перевізників з кількістю автомобільних ТЗ десять і більше). Не потрібно надавати відомості щодо проведення з працівниками (водіями) інструктажів з безпеки руху, охорони праці та пожежної безпеки, інформацію про кваліфікацію, стан здоров'я та стаж роботи водіїв, яких залучатимуть до надання послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Таким чином, підрозділи «Укртрансбезпеки» цікавить лише власна або орендована матеріально-технічна база перевізника, а не кваліфікація, стан здоров'я та стаж роботи водіїв, яких залучатимуть до надання послуг з перевезення пасажирів. На наш погляд, держава усувається від виконання своїх обов'язків по забезпеченню безпеки перевезення пасажирів і безпеки дорожнього руху, перекладаючи усю відповідальність на власників ТЗ та водіїв. Порядок отримання ліцензій на право здійснення пасажирських перевезень автомобільним транспортом потребує

більш виваженого і конкретизованого підходу.

Видаючи ліцензію на перевезення пасажирів автомобільним транспортом, держава фактично підтверджує, що орган ліцензування перевіряє якість та безпечність надання громадянам вказаної послуги. Водночас, відповідальність для посадових осіб органу ліцензування передбачено ст. 166-12 КУпАП – за порушення визначених законом строків видачі ліцензії на провадження певного виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, та вимагання не передбачених законодавством документів для одержання такої ліцензії [3].

Підсумовуючи викладене можна зробити висновок, що, як правило, головними причинами вчинення правопорушень у сфері перевезення пасажирів автомобільним транспортом є недоліки вітчизняного законодавства щодо адміністративно-правової відповідальності зазначених перевізників, зниження ролі, значення і відповідальності держави за належне адміністративно-правове забезпечення цього процесу, недосконале формулювання змісту кореспондуючих адміністративно-деліктних норм, недостатня професійна підготовка суб'єктів нагляду за безпекою дорожнього руху, відсутність чітких методичних рекомендацій щодо виявлення та кваліфікації даного виду правопорушень.

### Список використаних джерел

1. Головка В. В. Административные правонарушения в области дорожного движения: понятие, квалификация и ответственность : монография / В. В. Головка – Омск, 2004. – 226 с.
2. Развадовський В. Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : дис. ... д.ю.н. : 12.00.07 / Развадовський Віктор Йосипович. – Х., 2004. – 508 с.
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Закон Української РСР від 07 грудня 1984 р. № 8073-X // Відомості Верховної Ради України, додаток до № 51, ст. 1122 (із змінами і доповненнями) - [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>

4. *Колтаков В. К.* Адміністративне право України : підручник / В. К. Колтаков – К.: Юрінком Інтер, 1999. – 736 с.
5. *Административное право Украины* : учебник. - второе изд. // Ю. П. Битяк, В. В. Богуцкий, В. Н. Гаращук и др. / под ред. Ю. П. Битяка. - Х.: Право, 2003. – 576 с.
6. *Адміністративне право України* : Академічний курс : підручник: у 2 т. Т. 1 : Загальна частина / за ред. В. Б. Авер'янова. - К.: Юридична думка, 2004. - 584 с.
7. *Про транспорт* : Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. - 1994. - № 51. - Ст. 446 (із змінами і доповненнями).
8. *Про автомобільний транспорт* : Закон України від 05 квітня 2001 року № 2344-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – Ст. 105 (із змінами і доповненнями).
9. *Про дорожній рух* : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338 (із змінами і доповненнями).
10. *Про міський електричний транспорт* : Закон України від 29 червня 2004 року № 1914-IV // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004, N 51, ст. 548 (із змінами і доповненнями).
11. *Про національну поліцію* : Закон України від 02 липня 2015 року № 580-VIII // Відомості Верховної Ради (ВВР), - 2015, - № 40-41, - Ст. 37.
12. *Про правила дорожнього руху* : Постанова КМ України від 10.10.2001 р. № 1306 // Уряд. кур'єр. - 2001. - 18 жовт. - № 42. - С. 6.
13. *Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту* : Постанова КМ України від 18 лютого 1997 № 176 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 8. – Т. 2. – С. 142.
14. *Офіційний сайт Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України.* - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.asmap.org.ua>.
15. *Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення Державною інспекцією України з безпеки на наземному транспорті* : Наказ Мінінфраструктури від 24.04.2013 № 254. - [Електронний ресурс].- Режим доступу: [http:// rada.gov.ua](http://rada.gov.ua).

#### **Присяжнюк А. В. Адміністративно-правова відповідальність перевізників пасажирів автомобільним транспортом в Україні**

У запропонованій статті досліджуються питання адміністративно-правової відповідальності перевізників пасажирів автомобільним транспортом в Україні. Розкрито та запропоновано окремі заходи удосконалення адміністративно-правової відповідальності перевізників пасажирів автомобільним транспортом в Україні, що в свою чергу, забезпечить більш ефективну безпеку перевезення пасажирів та безпеку дорожнього руху в цілому.

**Ключові слова:** пасажирські автомобільні перевезення, адміністративно-правова відповідальність, безпека дорожнього руху, перевізники.

#### **Присяжнюк А. В. Административно-правовая ответственность перевозчиков пассажиров автомобильным транспортом в Украине**

В предлагаемой статье исследуются вопросы административно-правовой ответственности перевозчиков пассажиров автомобильным транспортом в Украине. Раскрыты и предложены отдельные меры совершенствования административно-правовой

ответственности перевозчиков пассажиров автомобильным транспортом в Украине, что в свою очередь, обеспечит более эффективную безопасность перевозки пассажиров и безопасность дорожного движения в целом.

**Ключевые слова:** пассажирские автомобильные перевозки, административно-правовая ответственность, безопасность дорожного движения, перевозчики.

**Prysiazhniuk A. Administrative-legal liability of carriers of passengers by motor transport in Ukraine**

The article studies the issues of administrative liability of carriers of passengers by motor transport in Ukraine. Disclosed and proposed some measures to improve administrative legal liability of carriers of passengers by motor transport in Ukraine, which, in turn, would ensure better safety of passengers and road safety in General.

**Key words:** road passenger transport, administrative and legal responsibility, road safety, carriers.