

Н. Бортник

Навчально-науковий інститут права та психології
Національного університету “Львівська політехніка”,
д-р юрид. наук, проф.,
завідувач кафедри адміністративного та інформаційного права

С. Єсімов

Навчально-науковий інститут права та психології
Національного університету “Львівська політехніка”,
канд. юрид. наук, доц.
кафедри адміністративного та інформаційного права

ЗМІСТ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ВЧИНЕННЯ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

© Бортник Н., Єсімов С., 2016

Розглянуто теоретичні аспекти адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Проаналізовано елементи складу адміністративного правопорушення – об’єкт і суб’єкт правопорушення, об’єктивну та суб’єктивну сторони у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та шляхового господарства у контексті чинного законодавства, наукові погляди на проблему адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху з позиції теорії адміністративного та кримінального права.

Ключові слова: адміністративне правопорушення, безпека, дорожній рух, шляхове господарство, адміністративна відповідальність.

Н. Бортник, С. Єсімов

СОДЕРЖАНИЕ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Рассмотрено теоретические аспекты административной ответственности за совершение правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Анализируются элементы состава административного правонарушения – объект и субъект правонарушения, объективная и субъективная сторона в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и дорожного хозяйства в контексте действующего законодательства, а также научные взгляды на проблему административной ответственности за совершение правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения с позиции теории административного и уголовного права.

Ключевые слова: административное правонарушение, безопасность, дорожное движение, дорожное хозяйство, административная ответственность.

THE CONTENTS OF ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR OFFENSES IN THE SPHERE OF ENSURING ROAD SAFETY

The article raised the theoretical aspects of administrative responsibility for offenses in the field of road safety. Analyzes the elements of an administrative offense – object and subject of the offense, the objective and the subjective aspect in the field of road safety and road services in the context of existing legislation. Analyzed scientific views on the issue of administrative responsibility for offenses in the area of road safety from the perspective of the theory of administrative and criminal law.

Key words: administrative offense, safety, traffic, road services, administrative responsibility.

Постановка проблеми. Згідно з положеннями Конституції Україна проголошена демократичною правовою державою. Людина, її права та свободи оголошені вищою цінністю, а їх визнання, дотримання та захист є обов'язком держави. З-поміж головних ознак правової держави традиційно виділяються поділ влади, демократична форма правління, верховенство закону та права, зв'язаність законом держави, її органів, посадових осіб і громадян, взаємна відповідальність держави й особи, ефективність контролю та нагляду за виконанням законів. Однією з характеристик правової держави є наявність розвиненої правової системи, оскільки це сприяє підтриманню правопорядку, надає правоохоронним органам арсенал законних засобів, що дають змогу виявляти та припиняти протиправну поведінку і запобігати їй. Необхідність існування спеціальних правил, що регламентують безпеку дорожнього руху, історично зумовлена науково-технічним прогресом, внаслідок якого виникло транспортне сполучення між територіями, створено транспортні засоби різних видів, сформувалися уявлення про культуру пересування. Практика реалізації Закону України від 14.07.2015 р. № 596-VIII “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху” свідчить про те, що низка аспектів потребує наукового аналізу.

Аналіз дослідження проблеми. Теоретичним підґрунтям дослідження слугували наукові праці, у яких вивчались проблеми безпеки дорожнього руху, В. Авер'янова, О. Андрійко, О. Бандурки, Ю. Битяка, Л. Білої, А. Васильєва, М. Вербенського, І. Голосніченка, Т. Гуржія, М. Долгополової, Є. Додіна, В. Зуй, Р. Калюжного, М. Коваліва, Т. Коломоєць, В. Колпакова, А. Комзюка, О. Кузьменко, Є. Курінного, В. Курила, О. Міленіна, Д. Лук'янця, Н. Нижник, В. Ортинського, О. Остапенка, В. Петкова, С. Петкова, А. Собакаря, М. Тищенко та інших. Хоч праці цих авторів, безперечно, мають теоретичне і практичне значення, застосування інформаційно-комунікаційних технологій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху потребує узагальнення правозастосовної практики та теоретичних досліджень.

Мета статті – дослідження змісту адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Виклад основного матеріалу. Поняття адміністративної відповідальності суб'єктів за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – дорожнього руху) можна розглянути з урахуванням розроблених у наукових дослідженнях категорій юридичної відповідальності. Юридична відповідальність як спосіб впливу на правопорушника може мати різну правову природу: дисциплінарну, цивільно-правову, кримінально-правову, адміністративно-правову. У юридичній науці виділено загальне поняття юридичної відповідальності, яка передбачає обов'язок правопорушника зазнавати певних позбавлень державно-владного характеру, зазначених

у законі, застосування до правопорушника заходів державного примусу, негативну реакцію держави на вчинене правопорушення.

Наукові позиції щодо сутності юридичної відповідальності, на наш погляд, можна відповідно згрупувати. Ключовою ідеєю є зв'язок юридичної відповідальності з протиправною поведінкою, що передбачає державний примус і покарання, виділення негативної та позитивної відповідальності. У більшості наукових робіт юридичну відповідальність розглядають як вид соціальної відповідальності в позитивному та негативному значенні.

Для відповідальності за вчинення правопорушень у сфері дорожнього руху обидва підходи мають істотне значення. Протиправна поведінка набуває об'єктивної форми, зумовленої участю в дорожньому русі, вплив на правопорушника має матеріальний, а іноді й особистісний (у разі застосування адміністративного арешту) характер, формування правової культури та критеріїв відповідального водіння здатне позитивно вплинути на суспільство.

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), в Україні рівень смертності від дорожньо-транспортних пригод становить 12 осіб на 100 тисяч населення, що вдвічі перевищує середній показник у країнах Європейського Союзу. Дорожньо-транспортні пригоди є першою за поширеністю причиною смерті українців віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю – віком від 5 до 14 років [1].

Натомість питання забезпечення безпеки дорожнього руху відіграє важливе значення і в плані недопущення втрат у сфері економіки. Водночас зі зростанням кількості автомобілів ймовірно збільшення кількості порушень правил дорожнього руху та дорожньо-транспортних пригод, що передбачають адміністративну або кримінальну відповідальність [2].

Як обґрунтовано зазначають у науковій літературі, відсутність нормативного визначення адміністративної відповідальності є прогалиною в законодавстві, що перешкоджає однаковому розумінню цього інституту застосування права.

На думку М. Коваліва, Р. Кісіль, О. Остапенка, адміністративна відповідальність у найзагальнішому плані визначається як вид юридичної відповідальності, що визначає обов'язок суб'єкта зазнавати обмеження або позбавлення державно-владного характеру в зв'язку з вчиненням адміністративного правопорушення. Адміністративну відповідальність визначають як механізм реагування держави на прояв адміністративної протиправності, що містить матеріально-правові підстави та процесуальний порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення [3].

Адміністративна відповідальність за вчинення правопорушень у сфері дорожнього руху є юридично значущим наслідком скоєного протиправного діяння, охоплює перелік правообмежень, накладених на винну особу на підставі санкції адміністративно-правової норми. Як підставу юридичної відповідальності традиційно розглядають наявність в діях винного ознак складу правопорушення або злочину, акцентуючи на обов'язках суб'єкта зазнавати заходів державно-примусового впливу, або прямо вказується на кореляційний взаємозв'язок "підстава адміністративної відповідальності – адміністративний проступок" [3, с. 37].

Певним компромісом є позиція тих правознавців, які виділяють дві підстави адміністративної відповідальності: нормативну (правові норми, що встановлюють відповідальність) і фактичну (вчинення конкретного правопорушення) [4, с. 58].

Зміст адміністративної відповідальності суб'єктів за правопорушення в сфері дорожнього руху можна визначити з урахуванням поняття адміністративного правопорушення та структури складу адміністративного правопорушення. Аналізуючи ці правові категорії, можна виявити обов'язкові ознаки адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху.

Складом адміністративного правопорушення визнається сукупність об'єктивних і суб'єктивних ознак, за наявності яких діяння стає адміністративним правопорушенням.

Склад адміністративного правопорушення визнається джерелом матеріально-правових відносин з приводу оцінки конкретних дій (бездіяльності) на предмет їх протиправності за рахунок оптимально необхідної сукупності елементів, які мають індивідуальний зміст, що дає змогу відокремити один прояв протиправності адміністративного характеру від інших. У складах адміністративних правопорушень конкретизуються загальні ознаки адміністративного правопорушення,

з його допомогою законодавець диференціює кожен випадок протиправних дій (бездіяльності), а особи, які застосовують право, здійснюють кваліфікацію адміністративних правопорушень [5, с. 174].

Традиційно в складі адміністративного правопорушення виділяють об'єктивні (об'єкт, об'єктивна сторона) і суб'єктивні (суб'єкт, суб'єктивна сторона) елементи.

Поняття і ознаки адміністративного правопорушення закріплені в ст. 9 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП): протиправна, винна дія (бездіяльність) фізичної або юридичної особи, за які законом встановлена адміністративна відповідальність.

У понятті адміністративного покарання (ст. 23 КУпАП) зазначено, що воно є мірою відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення, що дає змогу зробити висновок про те, що поняття “відповідальність” ширше за поняття “покарання” і співвідноситься з ним як загальне і часткове. З цього ж законоположення очевидний примусовий характер адміністративної відповідальності, що передбачає, як правило, матеріальні обмеження або позбавлення спеціального права.

Для адміністративних правопорушень нормативно закріплені ознаки: протиправність – винна поведінка, яка прямо заборонена нормами адміністративного права або суперечить приписам, що містяться в них; винність – наявність вини у формі умислу або необережності; караність – наявність в правовій нормі санкції, згідно з якою настає адміністративна відповідальність [6, с. 54].

В юридичній літературі прийнято виділяти таку ознаку адміністративного правопорушення, як суспільна небезпека, і традиційно визнають, що ступінь небезпеки адміністративних правопорушень нижчий, аніж злочинів.

У зв'язку з цим зазначимо, що низка порушень правил безпечної поведінки утворює склад відповідного злочину з огляду на те, що тяжкість наслідків, які настали, не дає змогу кваліфікувати їх за адміністративно-правовою нормою (наприклад, ч. 2. ст. 286 Кримінального кодексу України (далі – КК України) містить положення про кримінальну відповідальність за порушення правил дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів, що призвело до заподіяння тяжкої шкоди здоров'ю або смерті потерпілого).

Крім того, щоб відокремити конкретний вчинок від емоцій, думок чи бажань, як ознаки адміністративного правопорушення традиційно розглядають діяння – дію або бездіяльність, в яких виражається правопорушення.

Більшість адміністративних правопорушень здійснюється у формі активних дій, проте деякі з них можуть містити ознаки бездіяльності (наприклад, недотримання вимог щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, ст. 126 КУпАП). Як вважає О. Остапенко, наявність протиправності адміністративного характеру є об'єднувальним чинником для всіх чотирьох елементів складу адміністративного правопорушення.

Значна поширеність і масовість окремих діянь роблять доцільнішим застосування адміністративної, а не кримінальної відповідальності, оскільки остання повільніше реагує на факт порушення закону. Крім того, внаслідок різного ступеня суспільної небезпеки частина правопорушень неминуче повинна спричиняти саме адміністративну відповідальність.

Суспільна небезпека правопорушень у сфері дорожнього руху може бути пов'язана з матеріальною і фізичною шкодою, яка заподіюється унаслідок автомобільних аварій, значними витратами на підтримання належного стану дорожнього покриття, а протиправність – з особливостями забезпечення правослухняної поведінки учасників дорожнього руху. Зазначимо, що в деяких джерелах, які підготували практичні працівники, суспільна небезпека і протиправність ототожнюються: наприклад, у матеріалах первинної підготовки працівників поліції стверджується, що суспільна небезпека обумовлена протиправністю дій (бездіяльності). Це видається не зовсім правильним, оскільки за критерієм суспільної небезпеки відображається ступінь тієї шкоди, якої зазнають суспільні відносини, що захищаються, а за критерієм протиправності відповідні діяння аналізуються як правопорушення [7, с. 45-46].

У літературі вживається термін “автотранспортні правопорушення”, який розглядається як передбачені адміністративним або кримінальним законодавством суспільно небезпечні діяння, що посягають на встановлений законом або іншим нормативно-правовим актом порядок безпечного дорожнього руху і функціонування відповідних транспортних засобів.

Ці правопорушення поділяють на дві великі групи: адміністративні правопорушення (глава 10 КУпАП) та злочини (розділ XI КК України). Склад адміністративного правопорушення традиційно аналізують за чотирма основними параметрами: об'єктом, суб'єктом, об'єктивною та суб'єктивною сторонами. Розглядаючи зміст адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері дорожнього руху, доцільно розглянути всі компоненти складу правопорушення.

Об'єктом правопорушення, аналогічно тому, як у науці кримінального права визначається об'єкт злочину, в адміністративному праві визнають суспільні відносини, що охороняються або регульовані правовими нормами, яким унаслідок вчинення правопорушення заподіюється шкода або створюється загроза заподіяння шкоди.

Як зазначає В. Кудрявцев, саме об'єкт посягання є найважливішою з обставин, що впливає на формування суспільної небезпеки, якою визначають її міру і якість [8, с. 37–38]. В адміністративному праві аналогічно використовуються вертикальна (за збігом ознак об'єкта) і горизонтальна (за ознакою обов'язковості об'єкта) класифікація об'єктів правопорушення, хоча деякі вчені аналізують об'єкт адміністративного порушення у видовому аспекті залежно від змісту глави КУпАП.

Загальним об'єктом адміністративних правопорушень є вся сукупність суспільних відносин, охорона яких забезпечується нормами КУпАП. Аналізуючи склади правопорушень у сфері дорожнього руху, можна зробити висновок про те, що перелік завдань адміністративного законодавства, поданий в ст. 1 КУпАП, відображає весь спектр відносин, що захищаються. За нормами Цивільного кодексу України транспортні засоби належать до джерел підвищеної небезпеки, а положення глави 10 КУпАП, своєю чергою, відображають види шкоди, заподіяної відповідним правопорушенням.

Адміністративна відповідальність встановлюється в деяких випадках за фактом самого порушення, незалежно від настання наслідків (наприклад, у разі перевищення швидкості, недотримання правил проїзду перехресть, вимог до зупинки і стоянки транспортних засобів).

Автори курсу лекцій “Адміністративна відповідальність” В. Колпаков, О. Кузьменко вважають, що загальним об'єктом правопорушень у сфері дорожнього руху виступають інтереси особи, права та свободи людини і громадянина, громадський порядок і громадська безпека, здоров'я громадян, санітарно-епідеміологічне благополуччя населення, відносини у сфері охорони навколишнього середовища, встановленого порядку здійснення державної влади, законні економічні інтереси фізичних і юридичних осіб, суспільства та держави (включаючи відносини власності) [9].

У структурі глави 10 КУпАП частини загального об'єкта виявляються більшою або меншою мірою: наприклад, невиконання вимоги про проходження медичного огляду на стан сп'яніння (ст. 130 КУпАП) співвідноситься з такими компонентами загального об'єкта, як встановлений порядок здійснення державної влади та громадського порядку, порушення правил перевезення небезпечних вантажів (ст. 132-1 КУпАП), пов'язане із заподіянням шкоди громадській безпеці, випуск на лінію транспортного засобу з несправностями, з якими заборонена експлуатація (ст. 128 КУпАП), і створює загрозу для екологічної безпеки.

Наступним у вертикальній класифікації об'єктів адміністративного правопорушення є родовий об'єкт, на підставі якого, як вказує, наприклад, Л. Веселова, здійснюється аналіз та класифікація родових складів з відносно єдиним об'єктом посягання [10, с. 68]. Правопорушення, пов'язані з дорожнім рухом, законодавець систематизував всередині глави 10, що стосується адміністративних правопорушень на транспорті, в галузі шляхового господарства та зв'язку. Родовим об'єктом цих злочинів виступає безпека дорожнього руху, однак О. Остапенко, наприклад, вказує, що деякі правопорушення у цій сфері законодавець ввів у інші глави КУпАП проти порядку управління, проти охорони власності [7, с. 50-51].

Нині чинна Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968 р. визначає такі поняття: дорожній рух – це сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів або без таких у межах доріг; безпека дорожнього руху – стан, що відображає ступінь захищеності його учасників від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

Безпеку дорожнього руху можна визначити як стан захищеності учасників дорожнього руху від аварій, травматизму та інших небезпечних наслідків. На відміну від КК України, КУпАП структурно побудований так, що виділити видовий об'єкт правопорушення доволі проблематично. Розділи КУпАП виділені не залежно від родового об'єкта (так, як це зроблено в Особливій частині КК). У КУпАП тільки один розділ безпосередньо стосується складів правопорушень, внаслідок чого застосувати конструкцію, що використовується в кримінальному праві “розділ – глава – стаття” до родового, видового та безпосереднього об'єкта неможливо.

У зв'язку з цим видовий об'єкт правопорушення в окремих роботах справедливо розглядають як різновид родового, а в деяких ототожнюють з безпосереднім. Вважаємо справедливим твердження про те, що видовий об'єкт є частиною родового й охоплює суспільні відносини одного виду. Видовий об'єкт правопорушень у сфері дорожнього руху дає змогу виділити п'ять груп правопорушень:

- у галузі реєстрації транспортних засобів (видовим об'єктом виступає встановлений порядок реєстрації транспортних засобів);
- у галузі експлуатації транспортних засобів (видовим об'єктом є встановлений порядок їх експлуатації);
- порушення учасниками дорожнього руху Правил дорожнього руху (видовим об'єктом виступає встановлений порядок дорожнього руху);
- правопорушення у галузі утримання доріг і дорожнього будівництва (видовим об'єктом виступає встановлений порядок проведення дорожніх робіт або вчинення інших дій у сфері регулювання дорожнього руху);
- посягання на встановлений порядок управління транспортними засобами (видовим об'єктом виступає встановлений порядок допуску водіїв до керування транспортними засобами).

У главі 10 КУпАП можна виділити п'ять видових об'єктів, які уточнюються на рівні окремих адміністративно-правових норм.

Безпосереднім об'єктом у юридичній літературі визнаються конкретні суспільні відносини, на які посягає правопорушення, внаслідок чого саме з метою їх охорони законодавець створює відповідні адміністративні норми.

Оскільки вертикальна класифікація об'єктів побудована на можливості збігу груп суспільних відносин, доцільно погодитися з ученими, які безпосереднім об'єктом правопорушень у сфері дорожнього руху визнають суспільні відносини, які порушують, вчинивши конкретний адміністративний проступок. Аналізуючи статтю “Використання інформаційних технологій під час автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху” В. Шепітька, В. Білоуса, доцільно наголосити, що безпосереднім об'єктом правопорушення є окремі адміністративно-правові норми, що встановлюють певний порядок дорожнього руху [11]. Водночас у статті автори не прирівнюють до об'єкта правопорушення встановлений порядок будь-якої діяльності, оскільки, відповідно до загальної теорії адміністративного права, об'єкт визнає тільки суспільні відносини. Тому, на нашу думку, встановлений порядок (дорожнього руху, наприклад) регламентує суспільні відносини певного виду, а вчинене правопорушення, передусім, зачіпає саме основи цього порядку.

Низка адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху сконструйована як формальний склад, тобто який взагалі не передбачає заподіяння будь-якої шкоди відносинам, що захищаються. У зв'язку з цим безпосереднім об'єктом правопорушень у сфері дорожнього руху виступають окремі види суспільних відносин, регламентовані в установленому порядку, закріпленому законом, що стосуються здійснення або організації дорожнього руху та деталізовані в окремих адміністративно-правових нормах.

Якщо говорити про горизонтальну класифікацію об'єктів адміністративного правопорушення, доцільно виділити безпеку дорожнього руху як обов'язковий основний об'єкт, а здоров'я громадян, громадський порядок, у деяких випадках – суспільну мораль або відносини власності як обов'язковий додатковий об'єкт адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху. Аналогічно обов'язковим додатковим об'єктом правопорушень цього виду будуть встановлені чинним законодавством правила ведення діяльності в сфері організації дорожнього руху (випуск на

лінію технічно справних транспортних засобів, наявність дозволів на перевезення небезпечних вантажів тощо).

Наступним елементом складу адміністративного правопорушення є його об'єктивна сторона, яка в теорії права розглядається як зовнішній акт протиправної поведінки, що існує в об'єктивній реальності, тобто як конкретні форми протиправної поведінки. Об'єктивна сторона адміністративного правопорушення в юридичній літературі визначається як система ознак, що характеризують зміст відповідного діяння: спрямованість дії (бездіяльності), шкідливі наслідки діяння та причинний зв'язок між ними (в матеріальних складах), сутність шкідливого діяння у формальних складах, час, спосіб, знаряддя, засоби, обстановку вчинення адміністративного правопорушення.

У дослідженні І. Федорчак об'єктивну сторону конкретного адміністративного правопорушення розглянуто як сукупність юридично значущих об'єктивних ознак, закріплених у відповідних законах та інших нормативних правових актах, що характеризують зовнішню сторону протиправного діяння у формі дії або бездіяльності, що заподіює шкоду об'єкту, який охороняє законодавство [12, с. 138].

Конструкція об'єктивної сторони передбачає опис методами законодавчої техніки протиправної дії чи бездіяльності фізичної або юридичної особи, наслідком яких заподіяно моральну, матеріальну або фізичну шкоду інтересам громадян, юридичним особам або державі. Доцільно погодитися з думкою Р. Ярової, що більша частина адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху вчиняється у формі дій, оскільки в більшості складів йдеться про безпечне управління транспортним засобом, порядок якого порушила винна особа [13, с. 265].

Об'єктивна сторона адміністративного правопорушення у сфері дорожнього руху полягає у вчиненні діяння (дії або бездіяльності), що порушує встановлений порядок управління або експлуатації транспортних засобів, у невиконанні обов'язків, покладених на особу, яка бере участь в процесі дорожнього руху або в його організації, в порушенні спеціальних правил, встановлених для учасників дорожнього руху.

Вивчення суб'єктивних елементів складу адміністративного правопорушення має значення, оскільки можна встановити ознаки особи, яка його вчинила, ставлення до вчиненого, мотивацію протиправної поведінки, виявити важливі напрями профілактичної роботи або (під час аналізу правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху) недоліки в підготовці водіїв і діяльності контролюючих органів. Метою вивчення ознак суб'єкта правопорушення є визначення особистісних (в окремих випадках – статусних) особливостей протиправної поведінки, а дослідження суб'єктивної сторони складу – визначення психічного ставлення до вчиненого діяння та мотивів правопорушення.

Теоретично можна створити модель протиправної поведінки та виділити типові ознаки осіб, які вчиняють правопорушення окремих видів (зокрема, в сфері дорожнього руху – особливості порушень, які скоїли водії та пішоходи). У науковій літературі глибше вивчено поняття “суб'єкт злочину”, що визначається як сукупність ознак, на підставі яких фізична особа, що вчинила суспільно небезпечне діяння, може бути притягнута до кримінальної відповідальності; базовими ознаками суб'єкта злочину є осудність і досягнення особою певного віку [14, с. 106]. Зазначене поняття в певному обсязі й з урахуванням нижчої суспільної небезпеки діяння використовується в адміністративному праві (в ст. 8 КУпАП вжито формулювання “особа, яка вчинила адміністративне правопорушення”).

Суб'єктом адміністративного правопорушення за змістом ст. ст. 10, 14 і 14-2 КУпАП може бути фізична особа (яка досягла віку 16 років, осудна, а в деяких випадках наділена відповідним службовим становищем або має інший спеціальний статус) і юридична особа.

В науці адміністративного права важливість вивчення суб'єктивної сторони правопорушення визнали ще в 60-ті роки ХХ ст., підкреслюючи, що факт притягнення до відповідальності можливий тільки за наявності ознак суб'єктивної сторони правопорушення, переважно вини.

Положення КУпАП багато в чому (з урахуванням нижчої суспільної небезпеки адміністративних правопорушень) дублюють кримінально-правові норми, в яких визначено форми та

зміст вини. Статті 10 і 11 КУпАП виділяють дві форми вини: умисно та з необережності, а їх розподіл на види не передбачено.

Правопорушення, відповідальність за які передбачена главою 10 КУпАП, особи, що порушують правила дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів, можуть вчиняти тільки умисно. Як правило, антигромадської мотивації правопорушники не визнають, хоча є носіями “дорожньої антикультури” та правового нігілізму у ставленні до управління джерелами підвищеної небезпеки. О. Остапенко, розглядаючи детермінацію протиправної поведінки і суперечності соціального розвитку, зазначає, що частота вчинених адміністративних правопорушень позначається на ступені деформації особистості [5, с. 68–71]. Як свідчить правова статистика, в низці випадків, в характеристиці злочинця, засудженого за вчинення злочину, передбаченого ст. 286 КК, відображаються факти неодноразового притягнення до адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері дорожнього руху.

Така форма вини у вчиненні адміністративного правопорушення, як умисно, передбачає поєднання трьох компонентів: усвідомлення протиправного характеру дії (бездіяльності); передбачення його шкідливих наслідків; ставлення до наслідків – бажання їх настання, свідоме допущення або байдуже ставлення.

Стосовно складів правопорушень у сфері дорожнього руху можна зробити висновок про те, що винний, як правило, розуміє протиправність своїх дій, але ставиться до цього байдуже. Наслідків правопорушення в більшості цих складів не передбачено, тому фактично вина виражається в прямому або непрямому намірі, проте в складі правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, можливі елементи необережного ставлення до наслідків, хоча пряма вказівка закону в цьому випадку відсутня. Однак, проводячи аналогію зі ст. 286 КК, в якій ставлення до наслідків встановлено у вигляді необережності, можна зробити відповідний висновок про наявність ознак необережної форми вини в таких випадках.

В. Кудрявцев, розглядаючи кваліфікацію злочинів, пов’язаних з порушенням правил дорожнього руху, виділяв “свідоме злісне порушення правил руху (хуліганські спонукання, водіння в нетверезому стані тощо)”, яке дозволяло кваліфікувати діяння, що спричинило смерть, як умисне вбивство або вбивство з необережності (смерть потерпілого стала наслідком порушення правил водіння, допущеного без зазначених обтяжуючих обставин). Ознаки необережної провини припускають: передбачення можливості настання шкідливих наслідків (або непередбачення в умовах, коли особа повинна була і могла їх передбачити); безпідставний самовпевнений розрахунок на запобігання їм або ненастання їх [8, с. 7–8].

Доцільно виділити в КУпАП види умисних дій і необережності, а також внести відповідні уточнення в диспозиції деяких статей Особливої частини КУпАП, оскільки це дало б змогу диференціювати розмір покарання залежно від особливостей суб’єктивної сторони правопорушення.

Деякі вчені заперечують поняття вини в складах правопорушень, за вчинення яких до відповідальності притягнуті юридичні особи, мотивуючи це тим, що у неживої істоти відсутня свідомо діяльність. Вказана позиція видається спірною з огляду на такі підстави: по-перше, в ст. 14-2 КУпАП законодавець передбачив відповідальність юридичної особи, оскільки вид діяльності, в якій допущені порушення, здійснює суб’єкт, відповідальний за підтримання належного стану дорожнього руху. По-друге, інтереси організації реалізують конкретні люди. По-третє, Цивільний кодекс України наділяє юридичну особу правами набувати майнові й особисті немайнові права та обов’язки, бути позивачем і відповідачем в суді, що не виключає можливості й адміністративної відповідальності. По-четверте, перешкод для притягнення до адміністративної відповідальності юридичних осіб немає, оскільки, на відміну від кримінальної, вона не передбачає суворих обмежень особистого характеру (наприклад, позбавлення або обмеження волі). Існування складів правопорушень, до відповідальності за вчинення яких притягають юридичних осіб, слугує правовою гарантією дотримання ними чинного законодавства.

Висновки. Підсумовуючи викладене вище, можемо констатувати, що забезпечення безпеки дорожнього руху є актуальним напрямом правоохоронної діяльності, тому за вчинення відповідних

правопорушень у законодавстві встановлено декілька видів відповідальності. Адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – це суспільно небезпечні, винні вчинені протиправні діяння, що посягають на суспільні відносини щодо підтримання безаварійного дорожнього руху, на встановлений законом порядок його належної організації, за вчинення яких встановлена адміністративна відповідальність. Зміст адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху охоплює: юридичний склад правопорушення (об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт, суб'єктивна сторона); кваліфікацію фактично вчиненого діяння за відповідною адміністративно-правовою нормою; призначення виду адміністративного покарання, передбаченого санкцією адміністративно-правової норми.

1. Про Рекомендації парламентських слухань на тему: “Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху”: Постанова Верховної Ради України від 13.04.2016 р. № 1091-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2016. – № 21. – Ст. 414. 2. Про затвердження Галузевої програми забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2016–2018 роки: Наказ Міністерства інфраструктури України від 18.03.2016 р. № 112 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [mtu.gov.ua/files/ГПЗБР%20на%20АТ%20на%202016-2018.doc]. 3. Адміністративне право: навч. посіб. / О. І. Остапенко, М. В. Ковалів, Р. В. Кісіль; за ред. О. І. Остапенка. – К.: Всеукраїнська асоціація видавців “Правова єдність”, 2008. – 533 с. 4. Пилипів Р. Новий формат адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху / Р. Пилипів // *Jurnalul juridic național: teorie și practică*. – 2016. – № 2 (18). – Р. 57–61. 5. Остапенко О. І. Адміністративна деліктологія: соціально-правовий феномен і проблеми розвитку / О. І. Остапенко. – Львів: Львів. ін-т внутр. справ, 1995. – 312 с. 6. Науково-практичний коментар Кодексу України про адміністративні правопорушення / Петков С. В., Армаш Н. О., Додін Є. В., Журавльов Д. В., Бортник Н. П., Остапенко О. І. та ін.; за заг. ред. С. В. Петкова. – К.: ЦУП, 2016. – 544 с. 7. Адміністративно-правове забезпечення діяльності транспорту України: навч. посіб. / Ковалів М. В., Ортинський В. Л., Остапенко О. І., Сопільник Л. І. і ін.; за ред. О. І. Остапенка. – Львів: ЛьвДУВС, 2011. – 600 с. 8. Кудрявцев В. Н. Избранные труды (сборник) / В. Н. Кудрявцев. – СПб.: Юридический центр “Пресс”, 2003. – 567 с. 9. Адміністративна відповідальність: курс лекцій / [Колпаков В. К. і ін.; за ред. О. В. Кузьменко]; Нац. акад. внутр. справ. – К.: Юрінком Інтер, 2016. – 567 с. 10. Веселова Л. Ю. Адміністративна відповідальність як засіб гарантування безпеки дорожнього руху / Л. Ю. Веселова // *Наук. вісник Херсон. держ. ун-ту. Серія юридична*. – 2015. – Вип. 2. – Т. 2. – С. 66–68. 11. Шепітько В. Ю. Використання інформаційних технологій під час автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху / В. Ю. Шепітько; В. В. Білоус // *Питання боротьби зі злочинністю*. – 2015. – Вип. 29. – С. 109–118. 12. Федорчак І. В. Об'єктивна сторона адміністративного правопорушення у сфері земельних правовідносин / І. В. Федорчак // *Наук. вісник Ужгород. нац. ун-ту. Серія право*. – 2014. – Вип. 24. – Т. 3. – С. 137–140. 13. Ярова Р. В. Поняття адміністративної відповідальності спеціальних суб'єктів – водіїв автотранспортних засобів / Р. В. Ярова // *Економіка та управління на транспорті*. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 2. – С. 262–269. 14. Ландіна А. В. Нормативне визначення суб'єкта злочину у зарубіжному кримінальному законодавстві / А. В. Ландіна // *Вісник Асоціації кримінального права України*. – 2015. – № 1(4). – С. 105–112.

REFERENCES

1. Pro Rekomendaciyi parlaments'ky`x sluxan` na temu: “Stan i perspekty`vy` zabezpechennya v Ukrayini bezpeky` dorozhn`ogo ruxu” [“State and prospects of Ukraine in ensuring road safety”]. Resolution Of The Verkhovna Rada Of Ukraine on April 13, 2016, 414 p. 2. Pro zatverdzhennya Galuzevoyi programy` zabezpechennya bezpeky` ruxu na avtomobil`nomu transporti na 2016–2018 roky` [On approval of the Branch program of traffic safety in road transport for the years 2016-2018]. Order of the Ministry of infrastructure of Ukraine on Mar 18, 2016. Availadle at: mtu.gov.ua/files/ГПЗБР%20на%20АТ%20на%202016-2018.doc. 3. O. I. Ostapenko, M. V. Kovaliv, R. V. Kisil` Administraty`vne pravo (Administrative law) Kiev, Ukrainian Association of publishers of the "Legal

unity" Publ., 2008. 533 p. 4. Pyly`piv R. Novy`j format administraty`vno-pravogo reguluyannya bezpeky` dorozhn`ogo ruxu [The New format of administrative-legal regulation of road safety] *Jurnalul juridic nationan: teorie si practica*, 2016, Vol. 2 (18), pp. 57–61. 5. Ostapenko O. I. Administraty`vna deliktologiya: social`no-pravovy`j fenomen i problemy` rozvy`tku [Administrative delictology: a socio-legal phenomenon and the problems of development], Lviv state University of internal Affairs Publ., Lviv, 1995, 312 p. 6. Naukovo-prakty`chny`j komentar Kodeksu Ukrayiny` pro administraty`vni pravoporushennya / Pyetkov S.V., Armash N.O., Dodin Ye.V., Zhuravl`ov D.V., Bortny`k N. P., Ostapenko O. I. ta in.; Za zag. red S. V. Pyetkova [Scientific and practical commentary of the code of Ukraine on administrative offences], Kiev, MCC Publ., 2016, 544 p. 7. Kovaliv M. V., Orty`ns`ky`j V.L., Ostapenko O. I., Sopil`ny`k L. I. i in. Administraty`vno-pravove zabezpechennya diyal`nosti transportu Ukrayiny` (Administrative and legal support for the activities of transport of Ukraine), Lviv state University of internal Affairs Publ., Lviv, 2011, 600 p. 8. Kudryavcev V. N. Y`zbrannyye trudy (sborny`k) [Selected works (collection)], Saint Petersburg, Legal center Press Publ., 2003, 567 p. 9. Kolpakov V. K. I in.; for the editorship of O. V. Kuzmenko Administraty`vna vidpovidal`nist`: kurs lekcij [Administrative responsibility: course of lectures], Kiev, Jurincom Inter Publ., 2016, 567 p. 10. Veselova L. Yu. Administraty`vna vidpovidal`nist` yak zasib garantuvannya bezpeky` dorozhn`ogo ruxu (Administrative responsibility as a means of ensuring road safety), *Scientific Bulletin of Kherson state University. Series legal*. 2015, Vol. 2 (2), pp. 66–68. 11. Shepit`ko V. Yu. Vy`kory`stannya informacijny`x texnologij pid chas avtomaty`chnoyi fiksaciyi porushen` u sferi bezpeky` dorozhn`ogo ruxu (The use of information technology during auto-commit violations in the sphere of road safety). *The fight against crime 2015*, Vol. 29, pp. 109–118. 12. Fedorchak I. V. Ob`yekty`vna storona administraty`vnogo pravoporushennya u sferi zemel`ny`x pravovidnosy`n (The objective side of an administrative offense in the sphere of land relations) *Scientific Bulletin of Kherson state University. Series legal*. 2014, Vol. 24, pp. 137–140. 13. Yarova R. V. Ponyattya administraty`vnoyi vidpovidal`nosti special`ny`x sub`yektiv – vodiiv avtotransportny`x zasobiv (The concept of administrative responsibility of the special subjects – drivers of vehicles) *Economics and management of transport – NTU Publ.*, Kiev, 2015, Vol. 2, pp. 262–269. 14. Landina A. V. Normaty`vne vy`znachennya sub`yekta zlochy`nu u zarubizhnomu kry`minal`nomu zakonodavstvi (The statutory definition of the subject of crime in foreign criminal law), *The Bulletin of the Association of criminal law of Ukraine*, 2015, Vol. 1(4), pp. 105–112.