

Сумський державний педагогічний університет імені А. С. Макаренка

Навчально-науковий інститут історії, права та міжнародних відносин

Кафедра права та методики викладання правознавства

**Формов Володимир Володимирович**

**ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА  
ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Спеціальність: 081 Право

Галузь знань: 08 Право

Кваліфікаційна робота  
на здобуття освітнього ступеню магістра

Науковий керівник

\_\_\_\_\_ А.М.Апаров,  
професор, професор кафедри права  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2020 року

Виконавець

\_\_\_\_\_ В.В.Формов  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2020 року

Суми 2020

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1 ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ НА ТРАНСПОРТІ.....	7
1.1. Загальна характеристика адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.....	7
1.2. Склад адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.....	13
1.3. Процесуально-правовий аспект адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.....	22
РОЗДІЛ 2 АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА ПРИКЛАДІ ЗАРІЧНОГО РАЙОННОГО СУДУ м. СУМИ.....	26
2.1. Порівняльно-правова характеристика емпіричних показників по закритим адміністративним справам за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху на прикладі Зарічного районного суду м.Суми.....	26
2.2. Загальна характеристика правових підстав закриття справ про притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху на прикладі Зарічного районного суду м.Суми.....	30
РОЗДІЛ 3 УЗАГАЛЬНЕННЯ ТА ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ВИРІШЕННЯ ПИТАННЯ ПРОБЛЕМАТИКИ ПРИТЯГНЕННЯ ВОДІЇВ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ.....	41
3.1 Особливості правового регулювання порядку притягнення водіїв до відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху на прикладі окремих зарубіжних країн.....	41

3.2. Шляхи підвищення ефективності реалізації адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.....	46
ВИСНОВКИ.....	53
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	56

## ВСТУП

Основним з основоположних засобів, який застосовує держава для боротьби з правопорушеннями в сфері безпеки дорожнього руху, є адміністративна відповідальність. На теперішній час існує нагальна потреба в підвищенні ефективності можливості притягнення до адміністративної відповідальності осіб, винних у порушенні законодавства в сфері безпеки дорожнього руху. Це зумовлено великою кількістю негативних чинників, які заважають в повній мірі реалізувати адміністративне законодавство. До таких чинників можна віднести: прогалини в законодавстві; відсутність заінтересованості органу, який склав протокол, в доведенні його до притягнення особи до відповідальності; низька професійна підготовка уповноважених осіб на складання постанов та протоколів, тощо.

Вважаю за доцільне зробити дослідження в сфері адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, особливостей відповідальності за порушення в сфері безпеки дорожнього руху, а також внести пропозиції щодо удосконалення законодавства в сфері безпеки дорожнього руху. Зазначені в роботі пропозиції по удосконаленню повинні позитивно вплинути на розвиток транспортно-дорожнього комплексу України та будуть сприяти зміцненню безпеки дорожнього руху. Саме ці обставини становлять **актуальність** написання даної роботи, оцінки сьогоденної ситуації та обґрунтування способів вирішення виявлених проблем.

Теоретичний аспект праці спирався на роботи вчених О.М. Бандурки, А.С. Васильєва, В.В. Зуй, Л.В. Ковалю, В.К. Колпакова, Д.М. Лук'янця, Р.А. Калюжного, Ю.П. Битяка О.Н. Ярмиша, Д.М. Бахраха, К. С. Бельського та інших.

На жаль, не зважаючи на велику кількість наукових досліджень відомих вчених, які мають вагомий внесок в розвиток адміністративного законодавства, донині відсутня цілісна наукової думка адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

**Метою роботи** є на підставі узагальнення нормативно-правової бази та

правозастосовної практики на основі комплексного підходу до аналізу наукових джерел практики визначити науково обґрунтовані засади адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, розробити пропозиції щодо практичного вдосконалення відповідних положень законодавства.

Через ці обставини існує необхідність в дослідженні змісту адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху, певних особливостей застосування адміністративної відповідальності за їх скоєння та внесення пропозицій щодо можливого удосконалення законодавства з метою підвищення реалізації адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху, що становить **завдання** написання дипломної роботи.

Для досягнення мети, були поставлені наступні завдання:

- проаналізувати історичні періоди адміністративної відповідальності в науці адміністративного права;
- зробити характеристику адміністративної відповідальності;
- дослідити підстави адміністративної відповідальності в Україні;
- надати правову характеристику суб'єктам адміністративної відповідальності в Україні;
- узагальнити проблеми та перспективи вдосконалення законодавства України про адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

**Об'єкт дослідження** – суспільні відносини, що формуються з приводу застосування адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

**Предмет дослідження** – нормативно-правове регулювання адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

В процесі дослідження використовувались традиційні **методи дослідження** – діалектичний метод, формально-логічний, системний, історичний, порівняльно-правовий.

Щодо діалектичного методу, інститут адміністративної відповідальності

за правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху розглядався в процесі еволюції від виникнення до сучасного стану.

Системний метод використовувався для дослідження поняття та особливостей адміністративної відповідальності за правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, для виявлення місця інституту адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху в системі адміністративної відповідальності.

Для виявлення та характеристики суб'єктів адміністративної відповідальності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху був використаний формально-логічний метод. Також використовувались такі методи, як історичний і порівняльного правознавства.

Історичний метод використовувався при дослідженні поглядів адміністративної відповідальності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в різні історичні періоди.

Метод порівняльного правознавства був використаний при вивченні європейського досвіду удосконалення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

**Структура роботи.** Робота складається зі вступу, трьох розділів, які містять сім підрозділів, висновку та списку використаних джерел – 170 найменувань. Загальний обсяг роботи – 73 сторінок.

## РОЗДІЛ 1

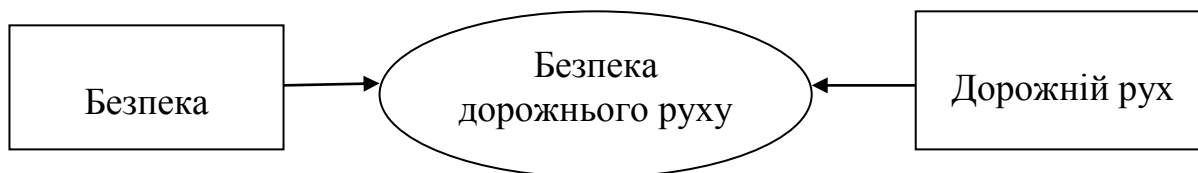
# ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ НА ТРАНСПОРТІ

### 1.1. Загальна характеристика адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху

З метою вирішення проблем, які виникають у зв'язку з використання транспортних засобів, держава застосовує різні засоби, до яких відноситься і адміністративна відповідальність. Через застосування цього інструмента забезпечується відповідальність за протиправне посягання на охоронювані державою права і законні інтереси громадян, в тому числі і у сфері безпеки дорожнього руху.

Поняття «безпека дорожнього руху» вже досліджувалось багатьма вченими, але серед науковців відсутнє єдине розуміння даного терміну, що приводить до його різноманітного трактування.

Для визначення поняття «безпека дорожнього руху» доцільно буде зробити його дефініцію на «безпеку» та «дорожній рух».



Так, під «безпекою» слід розуміти стан захищеності особи та суспільства від будь-яких загроз. Поняття «дорожній рух» є більш ширшим, тому йому необхідно приділити більше уваги.

Оскільки закон «Про дорожній рух» не дає визначення цьому терміну, проаналізувавши різні наукові джерела і зробивши їх системний аналіз, вважаю за необхідне доповнити цей закон статтею 1.1. Визначення понять та термінів і викласти в ньому наступне: Дорожній рух – це процес переміщення осіб по автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах або інших місцях, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів або без них.

Через вчинення великої кількості адміністративних правопорушень та злочинів в сфері безпеки дорожнього руху, суспільству завдається велика шкода. Через це є необхідність розуміння складової правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Найбільш поширеними правопорушеннями в даній сфері є перевищення встановлених обмежень швидкості, недодержання вимог дорожніх знаків, розмітки, порушення правил перевезення вантажів, зупинки, стоянки, керування транспортними засобами у стані сп'яніння та інші порушення. Основним засобом боротьби з даними правопорушеннями є адміністративна відповідальність як одна зі складової юридичної відповідальності.

Суспільні відносини, які виникають під час забезпечення безпеки дорожнього руху регулюються нормами права, [43, с.30] [44] [147, с.31] а саме: нормами адміністративного права, кримінального права, цивільного права.

Проаналізувавши всі існуючі поняття «безпеки дорожнього руху», можна дійти висновку, що існує сім ґрунтовних наукових підходів щодо визначення цього поняття. Воно розглядається як стійкість учасника дорожнього руху до загрози від аварійності в дорожньо-транспортних пригодах; припинення нелегальних видів економічної діяльності; умова реалізації державою намічених цілей в області соціально-економічної політики; складова національної безпеки; пріоритет міжнародної безпеки; система суспільних відносин; стан даного процесу щодо захищеності його учасників від дорожньо-транспортних пригод. Безпека дорожнього руху забезпечується цілісністю її складових та розуміється як система суспільних відносин, яка формується у сфері дорожнього руху.

Розуміючи проблематику збільшення кількості правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху, нагальною потребою постає більш глибоке вивчення адміністративної відповідальності.

Інститут адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху розвивався та змінювався протягом чотирьох історичних періодів, а саме:

- 1) імперський (кінець XIX - початок XX століття);



- 2) революційний (перехідний) (1917-1924 рр.);
- 3) радянський;
- 4) сучасний.

Адміністративна відповідальність є важливим інструментом державного управління. Дане твердження пов'язане з широкою сферою її застосовування. І, хоча проблемам застосування адміністративної відповідальності в юридичній науці на сьогоднішній час приділяється велика кількість уваги, але єдиного підходу до її визначення в юридичній літературі немає. Саме через це поняття адміністративної відповідальності та її зміст залишається одним із найбільш колізійних питань адміністративно-правової науки.

Питанню адміністративної відповідальності приділяли увагу багато вчених. Це були: В. Б. Авер'янов[4], О. Ф. Андрійко[4],[54], О. М. Бандурка[17], Ю. П. Битяк[7], Л. Р. Біла[75], А. С. Васильєв[86], І. П. Голосніченко[54], Є. В. Додін[55], В. В. Зуй[27], Р. А. Калюжний[69],[18] та багато інших.

Для визначення поняття «адміністративна відповідальність» спочатку необхідно визначитись з поняттям юридичної відповідальності. Деякі автори розуміють юридичну відповідальність, як обов'язок відповідати (або усвідомлювати свої протиправні дії)[173, с.31-40], інші – реалізацію санкції правової норми[173, с.35][102, с.94], треті – різновид обов'язку, що носить збитковий, небажаний характер для суб'єкта, на котрого вона покладається .

О.Ф. Скакун, під юридичною відповідальністю розуміє «передбачені законом вид і міра державно-владного (примусового) зазнання особою втрат благ особистого, організаційного і майнового характеру за вчинене правопорушення»[157, с.431]. С.Н. Братусь вважає, що юридична відповідальність це теж саме, що і обов'язок, але примусово виконуваний, якщо особа (громадянин або організація), на яку цей обов'язок покладений, не виконує його добровільно[30, с.24].

Узагальнюючи викладені думки науковців, можна прийти висновку, що основною ознакою юридичної відповідальності є те, що вона є заходом державного примусу. Іншою не менш суттєвою ознакою є те, що юридична

відповідальність є санкцією на винне порушення особою затверджених на підставі закону приписів.

Реалізація юридичної відповідальності відбувається шляхом певних нормативних приписів, якими затверджено самі заходи відповідальності. Не менш важливим є те, що вона завжди пов'язана із засудженням правопорушника та його діяння і настає у разі порушення правових норм. До найбільш вагомої ознаки юридичної відповідальності слід віднести те, що вона тягне за собою негативні юридичні наслідки для правопорушника та покладає на нього визначене покарання. З наведеного можна зробити висновок про базування юридичної відповідальності на державному примусі, який настає у разі порушення визначених правил поведінки і проявляється в негативних для правопорушника наслідках.

Оскільки адміністративна відповідальність є одним із видів юридичної відповідальності, тому під час дослідження поняття адміністративної відповідальності слід враховувати ознаки юридичної відповідальності. Виокремлюють адміністративну відповідальність від інших видів відповідальності певні специфічні особливості.

В свою чергу до складових адміністративної відповідальності відноситься відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

У ст.23 КУпАП зазначається, що мірою адміністративної відповідальності є адміністративне стягнення, застосовуване з метою перевиховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, і запобігання вчиненню правопорушень[112, с.14][85, с.78].

Є.В. Додін зазначає, що адміністративна відповідальність – це визначення повноважними державними органами через застосування адміністративно-примусових заходів обмежень майнових, а також особистих благ та інтересів за здійснення адміністративних правопорушень[4, с.430-432][53, с.265-274].

З аналізу наведеного вбачається, що адміністративна відповідальність є не тільки видом юридичної відповідальності з притаманними їй ознаками, а й має властиві тільки їй ознаки.

До ознак адміністративної відповідальності можна віднести наступні:

підставою такої відповідальності є вчинення адміністративного правопорушення; до неї можуть притягати органи, які мають таке право згідно законодавства; адміністративна відповідальність полягає в застосуванні стягнень до винних осіб; нормами адміністративного законодавства передбачено особливий порядок притягнення до адміністративної відповідальності.

Адміністративна відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху полягає у застосуванні компетентними органами влади до учасників дорожнього руху, а також до посадових осіб, що забезпечують безпечну експлуатацію транспорту, доріг, споруд, адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху на підставах і в порядку, передбачених нормами адміністративного права що спричиняють негативні наслідки майнового, морального, особистісного чи іншого характеру в порядку, встановленому нормами адміністративного законодавства.

Враховуючи правову культуру суспільства, можна стверджувати, що спираючись тільки на профілактичні заходи неможливо досягнути належного забезпечення безпеки дорожнього руху. Найбільш дієвими заходом впливу в цьому плані залишаються адміністративно-правові норми.

В теорії держави та права під правовим інститутом розуміють таке угруповання норм права певної галузі чи підгалузі, що регулює конкретний вид чи сторону однорідних суспільних відносин[98, с.171].

Підставою виокремлення підінституту адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху в кодексі України про адміністративні правопорушення базується на тому, що правовий інститут – це заснована на законі сукупність норм, яка повинна забезпечити регулювання в межах предмета даної галузі права, певне, відносно самотійне суспільне відношення, а також, пов'язані з ним, похідні відносини[176, с.116][174, с.162].

Соціальна обумовленість адміністративної відповідальності за певні види правопорушень ґрунтується на факторах, які обумовлюють встановлення такої відповідальності за певні види правопорушень. Соціально обумовленим вважається такий закон, який є ефективним. Під ефективністю закону слід

розуміти досягнення ним поставлених цілей у вигляді застосування адміністративних стягнень щодо порушення його охоронюваних та попереджувальних завдань. Обсяг факторів, якими обумовлюються встановлення адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, має бути максимально спрямованим на досягнення цілей адміністративної відповідальності.

Всі фактори умовно можна поділити на підстави та умови. Підставою виступає що-небудь, на чому це базується, а умовою буде необхідна обставина, яка перешкоджає здійсненню чого-небудь.

Через відсутність дієвого механізму забезпечення безпеки дорожнього руху відбувається загострення проблеми зі зростанням ДТП та їх наслідків. Через постійне зростання на дорогах кількості транспортних засобів, відсутністю у учасників дорожнього руху належних знань, вмінь та взаємоповаги спостерігається тенденція до стрімкого погіршення ситуації щодо різкого зростання кількості ДТП, що потребує невідкладного вжиття заходів реагування органами державного управління.

Адміністративно-правові підстави відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху мають прогалини в адміністративному законодавстві, яке регулює ці суспільні відносини.

До недоліків можна віднести порушення взаємозв'язку між різними галузями законодавства та внутрішню суперечність норми, не достатнє врахування реального функціонування правової норми в реальному житті, недосконалість соціуму.

Вважаю за доцільне поділити умови, які сприяють встановленню адміністративної відповідальності за порушення у сфері безпеки дорожнього руху, на групи. До них можна віднести:

а) адміністративно-процесуальні, тобто ті, які дають змогу процесуально виявити та закріпити предмет доказування і довести його до логічного кінця.

б) організаційно-правові, які характеризуються наявністю державних структур, котрі виявляють, розслідують та проводять судовий розгляд цієї групи правопорушень;

- в) професійні – саме належна підготовка осіб, які займаються правозастосовною діяльністю у сфері безпеки дорожнього руху;
- г) культурні для забезпечення належного та достатнього рівня правосвідомості учасників дорожнього руху.

## 1.2. Склад адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху

У зв'язку з тим, що адміністративна відповідальність пов'язана із встановленими на законодавчому рівні адміністративними стягненнями, а отже, існує проблема чіткого дотримання законності щодо міри відповідальності, дотриманням прав і свобод громадян, на сьогодні існує нагальна проблема щодо визначення підстав адміністративної відповідальності. У зв'язку з відсутністю підстав для притягнення особи до правової відповідальності, її права зберігаються недоторканими.

Законодавець у ст. 9 КУпАП закріпив поняття адміністративного проступку, відповідно до якого визначив, що адміністративне правопорушення – це протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на державний або громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законодавством передбачено адміністративну відповідальність[96, с.408][78, с.21][84, с.1122].

Проаналізувавши дану статтю, можна звернути увагу на те, що в ній одночасно вживаються поняття «адміністративний проступок» та «адміністративне правопорушення»

Адміністративна відповідальність може наступити лише у разі наявності трьох основних ознак – фактичної, нормативної та процесуальної.

Під нормативною ознакою слід розуміти, що відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху може наступати лише за порушення норм статей, закріплених в КУпАП, а саме: ст.ст. 80 та 81, 121, 121-1, 121-2, 122, 122-2, 122-4, 122-5, 123, 124, 124-1, 125, 126, 127, 127-1, 128, 128-1, 129, 130, 132-1, 133-1, 139, 140, 188-28 КУпАП.

Під фактичною ознакою розуміється відповідь уповноваженого на розгляд справи органу на питання чи має діяння, яке відбулось, ознаки складу адміністративного правопорушення.

З приводу складу адміністративного правопорушення найбільш вдале визначення надав В.К. Колпаков, який зазначив, що «склад адміністративного делікту розуміється як встановлена адміністративним законодавством сукупність об'єктивних і суб'єктивних ознак, за наявності яких діяння вважається адміністративним деліктом»[7][91, с.252].

До процесуальної ознаки можна віднести рішення уповноваженого на розгляд справ про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху про накладення визначеного законом стягнення.

Системний аналіз ст. 9 КУпАП дає підстави для визначення низки ознак, які характеризують адміністративні правопорушення.

Першою ознакою є діяння особи, до якої відносяться дія або бездіяльність особи. У сфері безпеки дорожнього руху до дії можна віднести перевищення водієм встановленого обмеження швидкості руху, керування транспортним засобом у стані сп'яніння або відмова від проходження огляду на стан сп'яніння. До бездіяльності можна віднести невиконання водієм законних вимог правника поліції.

Іншою ознакою правопорушення є його суспільна небезпечність.

Слід зазначити, що єдиної думки з приводу тлумачення зазначеної ознаки в теорії права немає. Наприклад, Д. М. Бахрах, О. М. Якуба взагалі не визнають суспільну небезпеку як ознаку адміністративного проступку. За їх думкою, завдана адміністративним проступком шкода не є суспільно небезпечною.

Суспільну небезпеку адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху слід визначати з наявності шкідливих наслідків. Саме в залежності від настання негативних наслідків і вирішується питання про притягнення особи до адміністративної відповідальності.

До наступної ознаки відноситься винність особи, тобто її власне психічне ставлення щодо вчиненого діяння та його наслідків. Ця ознака вказує на те, що адміністративна відповідальність як різновид юридичної може наступати тільки

за винні діяння, які виражаються у формі прямого або непрямого умислу

Проступки у сфері безпеки дорожнього руху не є виключенням і також вчиняються як умисно (безквитковий проїзд) так і без умислу (перехід дороги пішоходами у невстановленому місці).

Також однією з обов'язкових ознак адміністративного правопорушення є караність, яка передбачає закріплене законодавством покарання за порушення конкретної правової норми.

Для притягнення особи до адміністративної відповідальності обов'язково повинен бути склад адміністративного правопорушення, який включає в себе чотири основних аспекти. До них належать суб'єкт, суб'єктивна сторона, об'єкт, об'єктивна сторона.

Слід зазначити, що відсутність хоча б однієї складової складу проступку тягне за собою неможливість притягнення особи до відповідальності за адміністративне правопорушення.

Об'єкт адміністративного правопорушення є основним елементом складу адміністративного проступку у сфері безпеки дорожнього руху, оскільки саме з нього відбувається кваліфікація правопорушення.

Хоча конкретного переліку об'єкта адміністративного проступку законодавець і не навів, але зазначив у ст.1 КУпАП завдання законодавства про адміністративні правопорушення. До таких відносяться охорона особистих прав і свобод громадян, власності, а також прав і законних інтересів підприємств, установ і організацій, установленого порядку управління, державного і суспільного порядку.

Більш конкретно об'єкт адміністративного проступку зазначено в ст. 9 КУпАП, якою адміністративний проступок визначається як діяння, що посягає на державний або громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління[84, ст.1122].

Отже, під об'єктом адміністративного правопорушення слід розуміти суспільні відносини, урегульовані нормами адміністративного законодавства, охоронювані адміністративними санкціями з метою забезпечення нормального функціонування порядку управління, захисту власності, прав і свобод громадян.

В науковій літературі прийнято розділяти об'єкт адміністративного правопорушення на загальний та спеціальний. На думку І.О. Сквирського, В.К. Шкарупи та інших, загальний об'єкт становлять відносини у сфері виконавчо-розпорядчої діяльності держави[9, с.176][6, с.84][166, с.230]. С.Г. Стеценко вважає, що загальний об'єкт – це всі суспільні відносини, урегульовані нормами адміністративного права.

Проаналізувавши роботи вчених-адміністраторів, можна зробити висновок, що під загальним суб'єктом складу адміністративного проступку слід розуміти систему суспільних норм, які охороняються законодавством про адміністративні правопорушення. Об'єкт адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху додатково можна на родовий, видовий і безпосередній.

Родовим об'єктом таких проступків є однорідна група суспільних відносин, які складають невід'ємну і самостійну частину загального об'єкта, поділ якого на частини (родові об'єкти) може проводитися за різними підставами: залежно від того, якою галуззю права вони регулюються; галузь громадської діяльності, у якій складаються суспільні відносини; зміст охоронюваних суспільних відносин[24, 29][32, с.43-44].

Як зазначає В.І. Жулев, для характеристики родового об'єкта проступків у сфері безпеки дорожнього руху необхідно визначити ті конкретні правовідносини, які регулюються і охороняються адміністративно-правовими нормами, що передбачають застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху. Аналіз цих норм свідчить, що вони спрямовані на суворе додержання порядку дорожнього руху, який забезпечує нормальну, ритмічну і чітку роботу автомобільного транспорту і цим створюють умови безпечного дорожнього руху[67, с.61].

О.Ю. Салманова, у свою чергу, наголошує, що для характеристики родового об'єкта правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху необхідно визначити ті конкретні правовідносини, які регулюються й охороняються адміністративно-правовими нормами, що передбачають застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху.



Аналіз цих норм свідчить, що вони спрямовані на суворе додержання порядку дорожнього руху, який забезпечує нормальну, ритмічну й чітку роботу автомобільного транспорту і тим самим створюють умови безпечного дорожнього руху. Тобто родовим об'єктом зазначених проступків є безпека дорожнього руху[67, с.20][2,с.149-150][178, с.27].

Проаналізувавши думки вчених, можна дійти висновку, що під родовим об'єктом адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху слід розуміти суспільні відносини з приводу забезпечення безпеки дорожнього руху або саму безпеку дорожнього руху.

Необхідно також зазначити, що недоліком КУпАП є його недостатня структурованість, оскільки через це ускладнюється користування ним, особливо для осіб, які не мають юридичної освіти. Як приклад, правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху за родовими і видовими ознаками закріплені у ст.ст. 80 та 81 (Глава 7); 121, 121-1, 121-2, 122, 122-2, 122-4, 122-5, 123, 124, 124-1, 125, 126, 127, 127-1, 128, 128-1, 129, 130, 132-1, 133-1, 139, 140 (Глава 10) та 188-28 (Глава 15) КУпАП, тобто законодавець здійснив кодифікацію за декількома підставами. Це призвело до того, що правопорушення єдиного родового об'єкту потрапили до різних глав.

Родовий об'єкт в свою чергу поділяється на безпосередній і видовий.

Видовим є група однорідних відносин, яка охороняється адміністративним правом. Д.Н. Бахрах зазначає, що видовий об'єкт – це різновид родового, специфічна група суспільних відносин, спільних для кола проступків одного роду[18,с.491].

До безпосереднього об'єкта відносяться такі суспільні відносини, на які посягає конкретне протиправне діяння (керування транспортним засобом особою, позбавленою права керування транспортними засобами)

Тобто конкретним об'єктом є лише той, проти якого направлено діяння і яке закріплено на законодавчому рівні в особливій частині КУпАП та інших нормативно-правових актах.

Об'єктивну сторону адміністративних правопорушень складають ознаки, що характеризують зовнішню поведінку порушника[70, с.458]. Практичною

важливістю об'єктивної сторони є те, що від встановлення всіх елементів складу правопорушення залежить правильна кваліфікація правопорушення, а отже і можливість притягнення до відповідальності особи.

Об'єктивна сторона в свою чергу має свої ознаки правопорушення, до яких належать обов'язкові (дія чи бездіяльність) та факультативні (причинно-наслідковий зв'язок між діянням та наслідками)[55, с.68].

Щодо наслідків правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, склад делікту може бути матеріальними або формальним.

Матеріальним є склад, об'єктивна сторона якого не тільки містить діяння, а й причинні наслідки, які перебувають у зв'язку між ними. До матеріальних в сфері безпеки дорожнього руху належить лише кілька статей КУпАП. Переважна більшість належить до правопорушень з формальним складом, об'єктивна сторона якого складається лише з дії або бездіяльності.

Оскільки чіткого визначення суб'єкта адміністративного правопорушення КУпАП не дає і узагальненого визначення у сучасній адміністративно-правовій науці також немає, тому науковці по-різному підходять до визначення суб'єкта адміністративного правопорушення.

А.Т. Комзюк та В.В. Зуй визначають суб'єкт як фізичну особу, яка досягла на момент вчинення проступку віку, з якого настає адміністративна відповідальність[70,с.458]. Л.В. Коваль стверджував, що суб'єктом протиправного діяння є фізична особа – людина в стані дієздатності й осудності[1, с.181-189][55, с.136][112, с.68-69].

З аналізу відповідних статей КУпАП можна дійти висновку, що суб'єктом адміністративного правопорушення є фізична особа, яка досягла віку притягнення до адміністративної відповідальності та вчинила правопорушення. Суб'єкта адміністративного правопорушення має обладати характерними ознаками: досягнення встановленого законом віку, (деліктоздатність), а також осудність такої особи.

Дослідивши праці вітчизняних правників-адміністративістів, спираючись на аналіз статей КУпАП і погоджуючись із твердженнями професорів В.К. Колпакова та А.С. Васильєва, можна виділити такі види суб'єктів

адміністративного проступку:

- загальний суб'єкт – це осудна фізична особа, яка досягла на момент його вчинення 16 років[25, с.158];

- спеціальний суб'єкт – це особа, що характеризується ознаками, наявність яких дає змогу притягнути його до адміністративної[72, с.19][99, с.129][25, с.158] відповідальності за вчинення ним певного адміністративного проступку. Для спеціального суб'єкта повинна бути ще й наявність спеціального правового статусу (наприклад, державного посадовця);

- особливий суб'єкт – це особа, що характеризується ознаками, які впливають на особливості притягнення правопорушника до адміністративної відповідальності (наприклад, спеціального суб'єкта підприємництва)[72, с.19].

Суб'єкт адміністративного проступку має відповідати загальним і спеціальним вимогам. До загальних відноситься вимога осудності.

Поняття осудності в адміністративному законодавстві чітко не визначено, а впливає з визначення, наданого в ст.. 20 КУпАП. Відповідно осудність – це здатність особи усвідомлювати свої дії й керувати ними, а отже й нести за них відповідальність[86, с.282][2, с.20].

Правилами дорожнього руху неможна нехтувати, оскільки дія цих правил поширюється на усіх громадян України, посадових осіб, органи державної влади, громадські організації, іноземців та осіб без громадянства. Отже, усі зазначені категорії є суб'єктами правовідносин у сфері дорожнього руху.

Основною ознакою, що характеризує суб'єкта цих проступків, є належність особи до учасників дорожнього руху. Такими учасниками є водії, пішоходи, пасажери, погоничі тварин, велосипедисти.

Водій – це особа, яка фактично керує механічним чи не механічним транспортним засобом, або погонич тварин, який веде їх за повід. Це найбільш поширені суб'єкти проступків, що досліджуються.

Пішоходи – найбільш численна і неорганізована група учасників дорожнього руху. Пішоходом може бути будь-яка особа, яка відповідає загальним вимогам до суб'єкта адміністративного проступку, яка перебуває поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До

пішоходів відносяться ще й особи, які рухаються в інвалідних візках без двигуна, ведуть по дорозі велосипед, мопед, мотоцикл, везуть сани, візок, дитячу чи інвалідну коляску, чекають громадський транспорт поза встановленого місця зупинки.

У разі коли пішоходи рухаються дорогами в організованих колонах, (військовослужбовці, діти в супроводі дорослих) суб'єктом проступку у сфері безпеки дорожнього руху, буде особа відповідальна за організацію руху колон.

До пасажирів відносяться особи, що перебувають у салоні, кузові чи кабіні транспортного засобу і не причетні до керування ним.

Суб'єктами адміністративних проступків у сфері дорожнього руху також можуть бути особи, які безпосередньо не беруть участі у дорожньому русі. До таких осіб відносяться: керівники підприємств, установ, організацій, інші посадові особи, відповідальні за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів. Вказані особи несуть відповідальність за випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан, обладнання або комплектність яких не відповідає вимогам правил і стандартів, що створює небезпеку дорожнього руху та технічної експлуатації, переобладнаних без відповідного погодження, не зареєстрованих у встановленому порядку, таких, що не пройшли державний технічний огляд або без поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів тощо (ст. 128 КУпАП), за допущення до керування транспортними засобами водіїв, що перебувають у стані сп'яніння чи тих, що не мають права на керування транспортними засобами (ст. 129 КУпАП).

До посадових осіб за адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху застосовуються більш суворі штрафні санкції, ніж до громадян.

Ю.П. Битяк вважає, що положення чинного законодавства яскраво свідчить про те, що чинне законодавство України, на відміну від положень КУпАП передбачає відповідальність не тільки фізичних, а й юридичних осіб[99, с.32][28, с.194-197].

Вчені мають різноманітне ставлення до юридичних осіб як суб'єктів

адміністративного правопорушення. Так, В.М. Бесчастний до суб'єктів адміністративного правопорушення відносить на ряду з фізичними і юридичні особи. При цьому він зазначає: «Юридичні особи в такій якості – це різні організації незалежно від форм власності, що підлягають адміністративній юрисдикції України»[26,с.240].

Отже, зробивши аналіз чинного законодавства, суб'єкти правопорушень у сфері дорожнього руху поділяються на: 1) загальні (учасники дорожнього руху); 2) спеціальні (посадови особи); 3) особливі (суб'єкти господарювання).

Під суб'єктивною стороною складу адміністративного правопорушення розуміють наявність ознак, які характеризують психічне ставлення суб'єкта до вчиненого діяння та його наслідків [91, с. 66]. Такі ознаки поділяються на юридичні та факультативні. До юридичної ознаки належить вина як обов'язкова ознака. До факультативних – мотив, мета вчинення правопорушення, різного роду переживання.

Вина – це психічне ставлення особи до протиправного діяння, яке вчиняється або вчинене нею, та його наслідків у формі умислу або необережності. Лише у разі наявності вини особи можна говорити про наявність складу проступку. Загальні риси умислу та необережності відображені у ст.ст. 10, 11 КУпАП.

Відповідно до ст. 10 КУпАП, проступок визнається вчиненим умисно, якщо особа, яка його вчинила, усвідомлювала протиправний характер своєї дії чи бездіяльності, передбачала її шкідливі наслідки і бажала їх настання (прямий умисел), або свідомо допускала настання цих наслідків (непрямий умисел). Згідно зі ст. 11 КУпАП, проступок визнається вчиненим із необережності, якщо особа, яка його вчинила, передбачала можливість настання шкідливих наслідків своєї дії чи бездіяльності, але легковажно розраховувала на їх відвернення (протиправна самовпевненість), або не передбачала можливості настання таких наслідків, хоч повинна була і могла їх передбачити (протиправна недбалість).

В.В. Головка зазначає, що значна кількість порушень Правил дорожнього руху вчиняється водіями і пішоходами умисно. Незважаючи на те, що учасники дорожнього руху розуміють протиправність і суспільну шкідливість

адміністративного проступку, вони свідомо його допускають.

Факультативними ознаками адміністративного правопорушення є мотив і мета. Мотив – це усвідомлене особою внутрішнє спонукання, яким вона керувалася під час вчинення проступку. Під метою розуміють результат, якого прагне досягти особа, вчиняючи адміністративний проступок. Мета – це результат, якого прагне винний, його уявлення про наслідки, які повинні настати в результаті вчинення проступку.

Необхідно зазначити, що мотив і мета не впливають на адміністративно-правову кваліфікацію передбачених статтями КУпАП порушень Правил дорожнього руху. Єдиною ознакою суб'єктивної сторони, яка підлягає встановленню у процесі юридичної оцінки того чи іншого порушення правил дорожнього руху, є вина порушника.

### 1.3. Процесуально-правовий аспект адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху

У теорії адміністративного права вважається, що адміністративний примус поділяється на заходи припинення, адміністративно-попереджувальні заходи, та адміністративні стягнення. Основним критерієм такого поділу є мета застосування примусових заходів правового характеру.

У ст. 24 КУпАП говориться, що за вчинення адміністративних правопорушень можуть застосовуватись такі адміністративні стягнення: 1) попередження; 2) штраф; 3) оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; 4) конфіскація предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; грошей, одержаних внаслідок вчинення адміністративного правопорушення; 5) позбавлення спеціального права, наданого даному громадянину (права керування транспортними засобами, права полювання), позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю; 5-1) громадські роботи; 6) виправні роботи; 7) адміністративний арешт; 8) арешт з утриманням на гауптвахті.

Адміністративні стягнення одночасно поєднують елементи запобіжного, виховного та карального характеру та поділяються на основні та додаткові. Основними є попередження, штраф, позбавлення спеціального права, виправні роботи, громадські роботи, суспільно-корисні роботи, адміністративний арешт. До додаткових – оплатне вилучення та конфіскацію[69, с.105].

Ст. 23 КУпАП встановлено, що адміністративне стягнення є мірою відповідальності і застосовується з метою виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, в дусі додержання законів України, поваги до правил співжиття, а також запобігання вчиненню нових правопорушень як самим правопорушником, так і іншими особами.

Згідно зі ст. 23 КУпАП, накладення на винного певних страждань не є єдиною метою. Кожне з закріплених у ст. 24 КУпАП стягнень нерівнозначне іншому за об'єктом стягнення, всі вони не співпадають за об'ємом і тяжкістю покарання. Ця різноманітність відображає множинність об'єктів адміністративних правопорушень і способів посягання на них, а також нерівномірний ступінь суспільної небезпеки правопорушення. Це дозволяє враховувати при призначенні стягнення характер вчиненого проступку і особу правопорушника.

Основою поділу стягнень на основні та додаткові є бажання законодавця оптимально поєднати різні види покарання за вчинення окремих правопорушень. Також ст. 25 КУпАП зазначено, що за одне адміністративне правопорушення може бути накладене основне або основне і додаткове стягнення. Але при цьому основне стягнення може бути накладено лише одне, а додаткове покарання не може накладатись окремо від основного.

Принцип індивідуалізації застосування стягнення має важливе значення в суворому дотриманні загальних правил накладення стягнення за порушення адміністративного законодавства і виражається у врахуванні обставин правопорушення, його характері, особі правопорушника, пом'якшуючих і обтяжуючих обставин. Тобто при всебічній оцінці одного й того самого проступку але різними особами на таких може бути накладено різне стягнення, яке найбільш ефективно досягне цілей перевиховання і попередження в

майбутньому подібних правопорушень.

Характер правопорушення – це загальна оцінка вчиненого, яка визначається тим, на що направлено вчинене правопорушення, розміром заподіяної шкоди державі та особі. За більш небезпечні проступки особа повинна нести суворіше покарання, в чому і виражається індивідуалізація та за допомогою чого реалізується державна програма в сфері боротьби з адміністративними проступками, яка потребує не тільки суворого дотримання закону, але і гуманного відношення до осіб, які вчинили адміністративне правопорушення. Зазначене положення зазначено і в ч.2 ст. 33, ст.. 22 КУПАП, згідно яких існує можливість звільнення особи від адміністративної відповідальності у зв'язку з малозначністю вчиненого правопорушення.

Характеризуючі данні на особу, яка вчинила адміністративний проступок, також можуть слугувати підставою посилення або пом'якшення покарання в межах санкції статті, за якою особа притягується до адміністративної відповідальності. Але окрім цього також потрібно враховувати ступінь і форму вини. Ще одна обставина, яку обов'язково необхідно врахувати при призначення міри покарання – це майновий стан особи, оскільки одним з основних принципів застосування покарання також є те, що неможна покласти на особу завідомо невиконане покарання. Так, якщо санкція статті передбачає різні міри покарання такі як штраф, громадські роботи, адміністративний арешт, а особа, яка вчинила правопорушення, є малозабезпечена, їй не може бути застосовано штраф, оскільки це суттєво вплине на її матеріальний стан та накладене стягнення не буде виконано.

Щодо пом'якшуючих і обтяжуючих обставин, такі закріплені нормами КУПАП і їх необхідно враховувати при накладенні стягнення якщо такі обставини не є складом вчиненого правопорушення. Наприклад, при накладення стягнення за керування транспортним засобом у стані сп'яніння не можна враховувати стан сп'яніння як обтяжуючі обставини, оскільки він вже входить до складу адміністративного правопорушення, передбаченого ст.. 130 КУПАП.

Згідно ст.. 34 КУПАП, до обставин, що пом'якшують відповідальність за



адміністративне правопорушення, відносяться:

- 1) щире каяття винного;
- 2) відвернення винним шкідливих наслідків правопорушення, добровільне відшкодування збитків або усунення заподіяної шкоди;
- 3) вчинення правопорушення під впливом сильного душевного хвилювання або при збігу тяжких особистих або сімейних обставин;
- 4) вчинення правопорушення неповнолітнім;
- 5) вчинення правопорушення вагітною жінкою або жінкою, що має дитину у віці до одного року.

Даний перелік не є виключним і орган (посадова особа), який розглядає справу про адміністративне правопорушення, може визнати пом'якшуючими і інші обставини, не зазначені в цій статті.

Що ж стосується обставин, які обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення, то до таких стаття 35 КУпАП відносить:

- 1) продовження протиправної поведінки, незважаючи на вимоги уповноважених на те осіб припинити її;
- 2) повторне протягом року вчинення однорідного правопорушення, за яке особу вже було піддано адміністративному стягненню; вчинення правопорушення особою, яка раніше вчинила злочин;
- 3) втягнення неповнолітнього в правопорушення;
- 4) вчинення правопорушення групою осіб;
- 5) вчинення правопорушення в умовах стихійного лиха або за інших надзвичайних обставинах;
- 6) вчинення правопорушення в стані сп'яніння. Орган (посадова особа), який накладає адміністративне стягнення, залежно від характеру адміністративного правопорушення, може не визнати дану обставину обтяжуючою.

Під обтяжуючими обставинами розуміються різноманітні чинники, що змінюють відношення як до самого діяння, так і до особи правопорушника і посилюють суспільну небезпеку і шкідливість проступку.

## РОЗДІЛ 2

### АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА ПРИКЛАДІ ЗАРІЧНОГО РАЙОННОГО СУДУ м. СУМИ

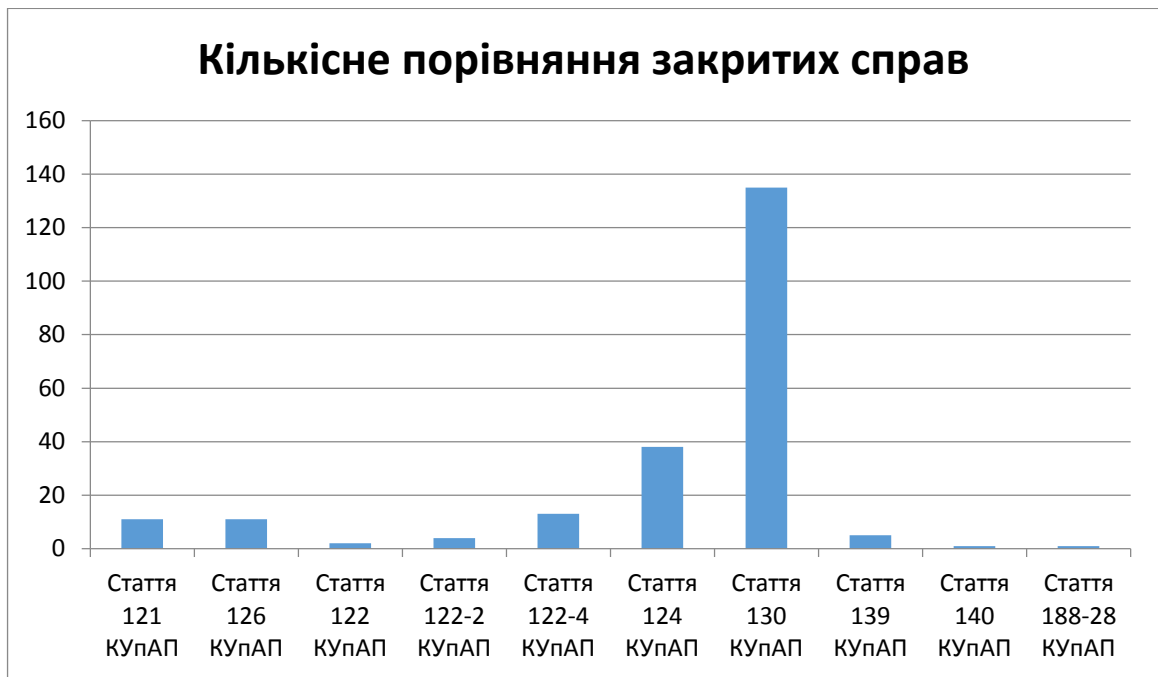
2.1. Порівняльно-правова характеристика емпіричних показників по закритим адміністративним справам за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху на прикладі Зарічного районного суду м.Суми

У 2019 році у Зарічному районному суді м. Суми перебувало на розгляді 2277 справ про адміністративні правопорушення, з них розглянуто 2134 справи. З розглянутих справ кількість закритих проваджень за правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку складає 221 справу, що від загальної кількості розглянутих справ складає 10, 36%.

Більш конкретне дослідження показує скільки справ за якими статтями КУпАП було закрито. З них:

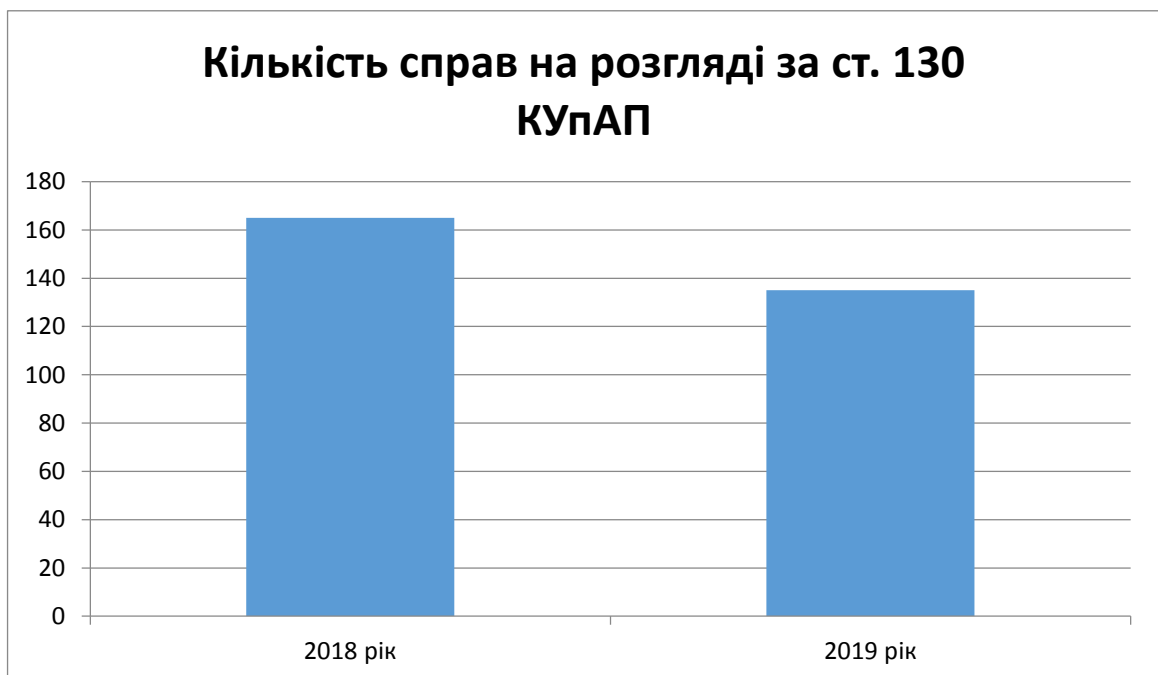
- за 121, 126 КУпАП – по 11 справ за кожною статтею;
- за ст. 122 КУпАП – 2 справи;
- за ст. 122-2 – 4 справи;
- за ст. 122-4 КУпАП – 13 справ;
- за ст. 124 КУпАП – 38 справ;
- за ст. 130 КУпАП – 135 справ;
- за ст. 139 КУпАП – 5 справ;
- за ст.ст. 140, 188-28 КУпАП – по 1 справі за кожною статтею.

Для зручності візуалізації наведені данні відображено в діаграмі з метою візуального відображення кількісної різниці категорій справ, які були закриті.



Наведені данні свідчать про те, що переважна більшість закритих справ становлять за ст.. 130 КУпАП.

Для порівняння, за 2018 рік було закрито 165 справ про притягнення осіб до адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП.



В 20 справах, що становить 9% від загальної кількості закритих справ, які досліджуються, суд заклав провадження у справі у зв'язку з малозначністю вчиненого правопорушення, звільнивши особу від адміністративної відповідальності і обмежившись усним зауваженням. Це справи за:

- за ст.ст. 126,154,188-28 КУпАП – по 1 справі за кожною статтею;
- за ст.ст. 122-4,139 КУпАП – по 2 справи за кожною статтею;

- за ст. 121 КУпАП – 5 справ;

- за ст. 124 КУпАП – 8 справ;

Як вбачається, за ст.. 130 КУпАП не було закрито жодної справи, на відміну від 2018 року, в якому у 2 провадження було закрито за малозначністю вчиненого правопорушення ( ст.22 КУпАП):

- справа №591/ 7487/17 суддя Сибільов О.В. – з врахуванням того, що праця водія є єдиним джерелом існування порушника, який крім того має неповнолітню дитину на утриманні, відсутність шкоди від вчиненого діяння, судом було констатовано малозначність правопорушення саме відносно цієї особи;

- справа №591/61/18 суддя Клімашевська І.В. – судом встановлено, що згідно тестування на стан алкогольного сп'яніння за допомогою спеціального технічного засобу Drager Alcotest 6820 від 24.12.2017 року у Тихонова С.Л. виявлено 0,23 % проміле алкоголю. Як вбачається роздруківки з офіційного Інтернет сайту виробника (постачальника) приладу, за допомогою якого 24.12.2017 року було проведено огляд Тихонова С.Л. на стан сп'яніння, даний прилад має похибку у 0,04 проміле.

- 60 проваджень про притягнення водіїв до адміністративної відповідальності було закрито у зв'язку з закінченням строку притягнення до адміністративної відповідальності, що становить 27,15% від загальної кількості закритих справ даної категорії. До таких проваджень належать:

- - за ст.ст. 121, 122-2, КУпАП – по 1 справі за кожною статтею;

- - за ст. 124 КУпАП – 2 справи;

- - за ст. 130 КУпАП – 56 справ

- Для порівняння, у 2018 році Зарічним районним судом м. Суми також було закрито 56 справи про притягнення до адміністративної відповідальності за ст.. 130 КУпАП, що дає привід вважати про систематичність такого явища.

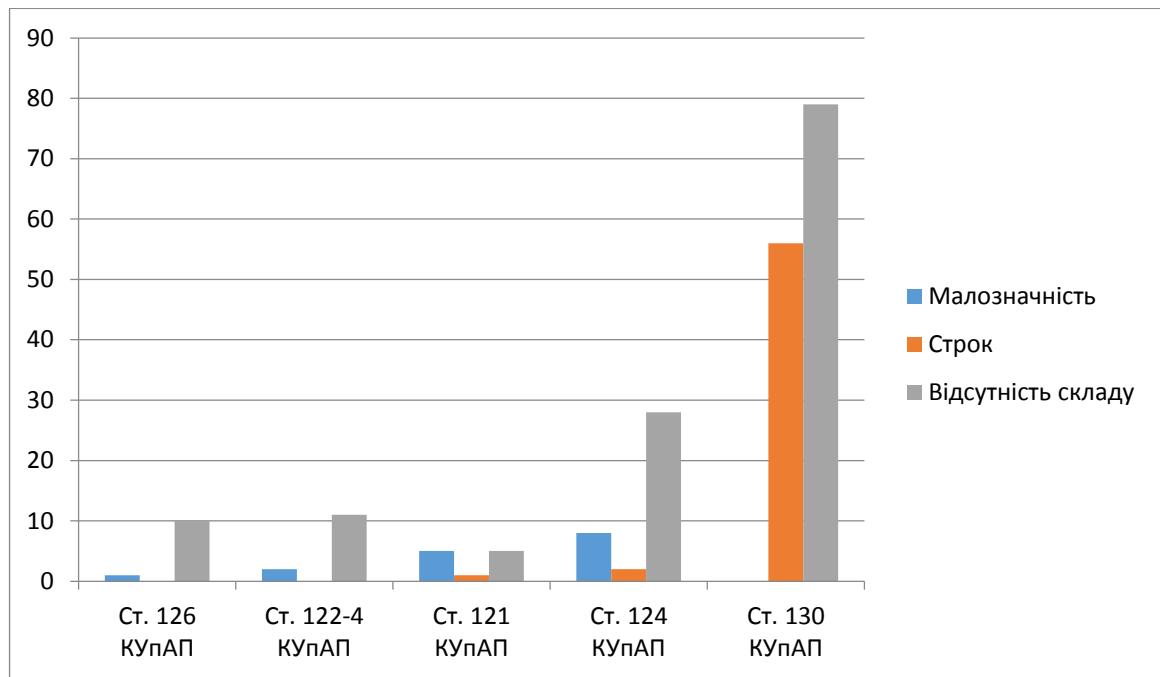
За 2019 рік через неявку правопорушників у судові засідання було закрито 53 справи, що становить 24% від загальної кількості закритих проваджень.

У зв'язку з чітким дотриманням законодавства, з розглянутих справ 141 була закрита у зв'язку з відсутністю в діях особи складу адміністративного правопорушення, що становить 63,8% від загальної кількості закритих справ, з яких:

- за ст.ст. 122,140 КУпАП – по 1 справі за кожною статтею;
- за ст.ст. 122-2,139 КУпАП – по 3 справи за кожною статтею;
- за ст. 121 КУпАП – 5 справ;
- за ст. 126 КУпАП – 10 справ;
- за ст. 122-4 – 11 справ;
- за ст. 124 КУпАП – 28 справ;
- за ст. 130 КУпАП – 79 справ;

Для порівняння, за 2018 рік у зв'язку з відсутністю події і складу адміністративного правопорушення за ст.. 130 КУпАП було закрито 107 справ, що може свідчити про більш якісне складання протоколу про вчинення адміністративного правопорушення.





2.2. Загальна характеристика правових підстав закриття справ про притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху на прикладі Зарічного районного суду м.Суми

Відповідно статті 247 далі КУпАП, провадження в справі про адміністративне правопорушення не може бути розпочато, а розпочате підлягає закриттю за таких обставин:

- 1) відсутність події і складу адміністративного правопорушення;
- 2) недосягнення особою на момент вчинення адміністративного правопорушення шістнадцятирічного віку;
- 3) неосудність особи, яка вчинила протиправну дію чи бездіяльність;
- 4) вчинення дії особою в стані крайньої необхідності або необхідної оборони;
- 5) видання акту амністії, якщо він усуває застосування адміністративного стягнення;
- 6) скасування акту, який встановлює адміністративну відповідальність;
- 7) закінчення на момент розгляду справи про адміністративне правопорушення строків, передбачених статтею 38 КУпАП;
- 8) наявність по тому самому факту щодо особи, яка притягається до

адміністративної відповідальності, постанови компетентного органу (посадової особи) про накладення адміністративного стягнення, або нескасованої постанови про закриття справи про адміністративне правопорушення, а також повідомлення про підозру особі у кримінальному провадженні по даному факту;

9) смерть особи, щодо якої було розпочато провадження в справі.

Необхідно зазначити, що основними підставами закриття проваджень у 2019 році були:

- малозначність вчиненого правопорушення;
- закінчення строку притягнення до адміністративної відповідальності;
- відсутність в діях складу адміністративного правопорушення.

Згідно з вимогами ст.22 КУпАП, при малозначності вчиненого адміністративного правопорушення орган (посадова особа), уповноважений вирішувати справу, може звільнити порушника від адміністративної відповідальності і обмежитись усним зауваженням. Оскільки поняття «малозначності» та критеріїв його застосування в нормативно-правових актах не визначено, тому під час розгляду кожної конкретної справи суд вирішує це ґрунтуючись на внутрішньому переконанні.

З наведених 56 справ, в 23 справах суд був позбавлений можливості розглянути справу у визначені законодавством строки у зв'язку з неодноразовими заявами осіб, які притягувалися до адміністративної відповідальності, чи їх захисників про відкладення розгляду справи з різноманітних підстав (надання часу на ознайомлення, необхідність звернутися за правовою допомогою, хвороба, відрядження, зайнятість представника у розгляді іншої справи, відвід судді тощо). У 28 справах суд був позбавлений можливості розглянути справу у визначені законодавством строки у зв'язку з неможливістю повідомити особу, що притягується до адміністративної відповідальності (письмові повідомлення суду поверталися у зв'язку із закінченням терміну зберігання або постанови суду про привід не були виконані).

Окрім того:

- 1 справа неодноразово поверталася для належного оформлення, однак зазначені недоліки не усувалися, що призвело до спливу строку притягнення особи до адміністративної відповідальності (Кирилівський ВП Мелітопольського ВП ГУНП в Запорізькій області);

- 1 справа надійшла з іншого суду через 2 місяці після складення протоколу про адміністративне правопорушення, 1 – через 1 місяць після задоволення клопотання особи про направлення до іншого суду;

- 2 справи надійшли до суду після спливу 3-х місяців (Пирятинський ВП ГУНП в Полтавській області, Великописарівський ВП ГУНП в Сумській області).

Кодекс України про адміністративні правопорушення чітко визначає термін, протягом якого особу може бути притягнуто до адміністративної відповідальності. Так, відповідно ст. 38 КУпАП, коли справи про адміністративні правопорушення відповідно до КУпАП підвідомчі суду, то стягнення може бути накладено не пізніш як через три місяці з дня вчинення правопорушення, а при триваючому правопорушенні – не пізніш як через три місяці з дня його виявлення, крім справ про адміністративні правопорушення, зазначених у ч. 3,4 ст. 38 КУпАП.

У разі закриття кримінального провадження, але за наявності в діях порушника ознак адміністративного правопорушення, адміністративне стягнення може бути накладено не пізніш як через місяць з дня прийняття рішення про закриття кримінального провадження.

Узагальнюючи всі справи, провадження по яким було закрито у зв'язку з закінченням строків накладення адміністративного стягнення, передбачених ст. 38 КУпАП, до основних підстав можна віднести наступні:

- неявка правопорушника у судові засідання (зловживання правом);
- надходження матеріалів до суду від органів, уповноважених на їх складання, після спливу строків накладення адміністративного стягнення.

Згідно положень ст. 268 КУпАП справа про адміністративне правопорушення розглядається в присутності особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Під час відсутності цієї особи справу може



бути розглянуто лише у випадках, коли є дані про своєчасне її сповіщення про місце і час розгляду справи і якщо від неї не надійшло клопотання про відкладення розгляду справи.

Аналіз таких справ дає нам підстави стверджувати, що неможливість притягнути особу до адміністративної відповідальності пов'язана з: відсутністю на час розгляду справи підтвердження вручення судової повістки; неодноразове надання до суду по одній і тій же справі клопотань про відкладення розгляду справи з різних підстав (лікарняний, відрядження, надання часу для звернення за юридичною консультацією, зайнятість захисника у розгляді іншої справи, необхідність ознайомлення з матеріалами справи тощо).

Також непоодинокі випадки, коли суд був позбавлений можливості розглянути справу у визначені законодавством строки у зв'язку з неможливістю повідомити особу, що притягується до адміністративної відповідальності (письмові повідомлення суду поверталися у зв'язку із закінченням терміну зберігання).

Судом вживались всі можливі заходи для своєчасного розгляду справи в обумовлені строки. Надсилались повістки, здійснювались телефонні виклики, застосовувались примусові приводи правопорушників. По деяким справам привід застосовувався до правопорушника 2 і більше разів. Згідно пояснень та рапортів, наданих відповідними правоохоронними органами, привід не здійснено з причин, що правопорушник за вказаною адресою не проживає або двері ніхто не відчинив. В більшості випадках постанови суду про привід не були виконані взагалі, а у разі покладання обов'язку щодо виконання приводу на Управління патрульної поліції в Сумській області, в багатьох випадках інформація щодо його виконання взагалі надходила після дати судового засідання і суд з метою забезпечення особі права на захист був вимушений відкладати розгляд справи на іншу дату із застосуванням повторного примусового приводу особи.

Підводячи підсумок, можна сказати, що основною причиною закриття провадження по справам про адміністративні правопорушення за закінченням

строку притягнення до адміністративної відповідальності є те, що правопорушники зловживають процесуальними правами, без поважних причин не прибувають на розгляд справи до суду, а у справах, де явка особи не обов'язкова, зловживають клопотаннями про відкладення розгляду справи.

Також до проблематики закриття справ за спливом строку притягнення до адміністративної відповідальності можна віднести, що згідно частини першої статті 257 КУпАП, протокол надсилається органу (посадовій особі), уповноваженому розглядати справу про адміністративне правопорушення. При чому строків направлення протоколу до відповідного органу не встановлено.

Відповідно до ст. 7 КУпАП ніхто не може бути підданий заходу впливу у зв'язку з адміністративним правопорушенням інакше як на підставах і в порядку, встановлених законом. Проведення в справах про адміністративні правопорушення здійснюється на основі суворого додержання законності. Застосування уповноваженими на те органами і посадовими особами заходів адміністративного впливу проводиться в межах їх компетенції, у точній відповідності з законом.

Положення ст. 6 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод гарантує кожному права на справедливий і публічний розгляд його справи упродовж розумного строку незалежним і безстороннім судом, встановленим законом.

Поєднання закриття справи з одночасним визнанням вини особи у вчиненні адміністративного правопорушення є взаємовиключними рішеннями, і прийняття таких двох взаємовиключних рішень в одній постанові про закриття справи свідчить про порушення права людини на справедливий суд, передбаченого ст. 6 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод.

Постановою у справі №6-15341ск06 від 08.08.2007 Верховний Суд України зазначив про неможливість встановлення судом винуватості особи у вчиненні адміністративного правопорушення за минуванням строку притягнення до адміністративної відповідальності, оскільки питання винуватості може бути встановлена лише під час судового засідання і

закріплюється в формі судового рішення згідно ст. 284 КУпАП, а норма ст. 38 КУпАП передбачає обов'язкове закриття провадження у разі спливу строку притягнення до адміністративної відповідальності.

Щодо закриття проваджень у зв'язку з відсутністю в діях складу адміністративного правопорушення, можна зазначити наступне – відповідно до вимог ст. ст. 245, 251, 252, 280 КУпАП суд зобов'язаний повно, всебічно та об'єктивно з'ясувати всі обставини справи, дослідити в судовому засіданні наявні у справі докази, дати їм належну правову оцінку і, в залежності від встановленого, прийняти мотивоване законне рішення. З урахуванням цього, суд виходить з принципу презумпції невинуватості особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Згідно з п. 2 ст. 278 КУпАП орган (посадова особа), при підготовці до розгляду справи про адміністративне правопорушення, вирішує зокрема питання: чи правильно складено протокол та інші матеріали справи про адміністративне правопорушення.

При розгляді справи про адміністративне правопорушення необхідно належно з'ясовувати питання: чи було вчинене таке правопорушення, чи винна дана особа в його вчиненні, чи підлягає вона адміністративній відповідальності та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи.

Згідно ст. 62 Конституції України обвинувачення не може ґрунтуватися на доказах, одержаних незаконним шляхом, а також на припущеннях, усі сумніви щодо доведеності вини особи тлумачиться на її користь.

Вважаю за необхідно приділити особу увагу на справи про притягнення осіб до адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП у зв'язку з їх особливою небезпечністю та зухвалістю серед інших правопорушень у сфері транспорту.

Так, за 2019 рік у 79 таких справах, які надійшли з Управління патрульної поліції в Сумській області, провадження було закрито у зв'язку з відсутністю події і складу адміністративного правопорушення. Причинами закриття було неякісне складання протоколів, відсутність доказів на підтвердження факту керування транспортом, порушення порядку проведення огляду на стан сп'яніння, порушення права особи на захист.

Відповідно ст. 266 КУпАП огляд водія (судноводія) на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, проводиться з використанням спеціальних технічних засобів поліцейським у присутності двох свідків.

У разі незгоди водія (судноводія) на проведення огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів або в разі незгоди з його результатами огляд проводиться в закладах охорони здоров'я.

Огляд особи на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, проведений з порушенням вимог цієї статті, вважається недійсним.

В результаті порушення працівниками поліції процедури проведення огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, 41 справа була закрита. Переважну більшість випадків серед таких справ складало не направлення особи до закладу охорони здоров'я в передбачених Законом випадках, або ненадання можливості пройти огляд на стан сп'яніння на місці зупинки транспортного засобу.

20 справ підлягало закриттю у зв'язку з відсутністю доказів вчинення особою, що притягується до адміністративної відповідальності, адміністративного правопорушення (у всіх випадках категоричне невизнання провини цією особою). Зокрема, відсутність на відеозаписах з нагрудних бодікамер, наданих працівниками поліції, факту вчинення особою, відносно якої складено протокол про адміністративне правопорушення, правопорушення, зазначеного в протоколі (факт керування саме цією особою, факт руху автомобіля взагалі) або взагалі ненадання на запит суду відеофіксації правопорушення чи будь-яких інших доказів.

Особливу увагу також необхідно приділити правильному складанню

протоколу про вчинення адміністративного правопорушення. Так, згідно ст. 256 КУпАП, у протоколі про адміністративне правопорушення зазначаються: дата і місце його складення, посада, прізвище, ім'я, по батькові особи, яка склала протокол; відомості про особу, яка притягається до адміністративної відповідальності (у разі її виявлення); місце, час вчинення і суть адміністративного правопорушення; нормативний акт, який передбачає відповідальність за дане правопорушення; прізвища, адреси свідків і потерпілих, якщо вони є; пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності; інші відомості, необхідні для вирішення справи.

У 12 справах провадження було закрито у зв'язку з порушенням процедури складення протоколу про адміністративне правопорушення або доданих до нього матеріалів (невірне зазначення пункту ПДР, оригінал протоколу відрізняється від копії, яка була видана особі, не зазначено, які саме ознаки алкогольного сп'яніння були виявлені, кваліфікація діяння не за тією частиною статті КУпАП, не зазначення частини статті КУпАП взагалі, зазначення в протоколі іншого прізвища особи, зазначення обставин, що суперечать між собою у протоколі та доданих матеріалах, протокол складено у відсутність свідків тощо).

У 3 справах провадження було закрито у зв'язку з порушенням права на захист (1 справа – не було забезпечено участь перекладача, у 2 справах – не було забезпечено участь адвоката).

У 3 справах провадження було закрито у зв'язку з тим, що результати огляду особи були в межах похибки приладу, за допомогою якого проводився огляд.

Що стосується 2018 року, провадження було закрито у зв'язку з відсутністю події і складу адміністративного правопорушення у 116 справах.

Причинами закриття були неякісні складання протоколів, неможливість задокументувати факт керування транспортом, порушення порядку проведення огляду на стан сп'яніння, порушення права особи на захист.

З них у 57 справах провадження було закрито у зв'язку з порушенням

працівниками поліції процедури проведення огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції.

З них:

28 – порушення процедури огляду на стан алкогольного сп'яніння (переважна більшість випадків – не направлення особи, в передбачених законом випадках для проведення огляду до закладу охорони здоров'я);

29 – порушення процедури огляду на стан наркотичного сп'яніння (не проведення огляду на місці).

У 28 справах провадження було закрито у зв'язку з відсутністю доказів вчинення особою, що притягується до адміністративної відповідальності, адміністративного правопорушення (у всіх випадках категоричне невизнання провини цією особою). Зокрема, відсутність на відеозаписах з нагрудних бодікамер, наданих працівниками поліції, факту вчинення особою, відносно якої складено протокол про адміністративне правопорушення, правопорушення, зазначеного в протоколі (факт керування саме цією особою, факт руху автомобіля взагалі) або взагалі ненадання на запит суду відеофіксації правопорушення чи будь-яких інших доказів;

Так, у 12 справах провадження було закрито у зв'язку з порушенням процедури складення протоколу про адміністративне правопорушення згідно ст.. 256 КУпАП або доданих до нього матеріалів (невірне зазначення пункту ПДР, оригінал протоколу відрізняється від копії, яка була видана особі, не зазначено, які саме ознаки алкогольного сп'яніння були виявлені, кваліфікація діяння не за тією частиною статті КУпАП, не зазначення частини статті КУпАП взагалі, зазначення в протоколі іншого прізвища особи, зазначення обставин, що суперечать між собою, у протоколі та доданих матеріалах тощо).

Згідно п. 2 розділу I Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, огляду на стан сп'яніння підлягають водії транспортних засобів, щодо яких у поліцейського уповноваженого підрозділу Національної

поліції України (далі – поліцейський) є підстави вважати, що вони перебувають у стані сп'яніння згідно з ознаками такого стану.

Так, 7 справ було закрито у зв'язку з відсутністю підстав у поліцейських вимагати у водія проходження такого огляду (не було достатніх підстав одразу стверджувати про наявність у особи ознак сп'яніння – обставини, викладені у протоколі, не підтверджено відеозаписом).

У 9 справах провадження було закрито у зв'язку з порушенням права на захист, з них у 5 – не було забезпечено участь перекладача.

У 1 справі провадження було закрито у зв'язку з тим, що результати огляду особи були в межах похибки приладу, за допомогою якого проводився огляд; у 2-х – у зв'язку з невідповідністю приладу (не здійснено калібрування, відсутність у переліку приладів, які можуть використовуватись для проведення огляду).

Проведений аналіз показав, що основні причини, які стали підставами для закриття провадження у справі, це: процесуальна поведінка правопорушника щодо зловживань процесуальними правами, а саме неодноразові заяви про відкладення з тих чи інших підстав, які є способом уникнення накладення на нього адміністративного стягнення та неякісне складання працівниками патрульної служби поліції протоколів про адміністративні правопорушення, порушення ними вимог відомчої Інструкції при проведенні огляду на стан сп'яніння і оформлення його результатів, недотримання вимог КУпАП.

Окрім перелічених підстав закриття провадження по справам про адміністративні правопорушення, варто звернути увагу на окремі, не зазначені вище випадки.

В 1 справі закрито провадження у зв'язку з наявністю по тому самому факту щодо особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, постанови компетентного органу (посадової особи) про накладення адміністративного стягнення, або нескасованої постанови про закриття справи про адміністративне правопорушення, а також повідомлення про підозру особі у кримінальному провадженні по даному факту.

Відповідно до ст. 61 Конституції України, ніхто не може бути двічі

притягнений до юридичної відповідальності одного виду за одне й те саме правопорушення.

В 1 справі закрито провадження у зв'язку зі смертю особи, щодо якої було розпочато провадження в справі на підставі п.9 ст. 247 КУпАП.

Слід зауважити, що жодна із постанов Зарічного районного суду м.Суми про закриття провадження у справі не була оскаржена до апеляційного суду.



## РОЗДІЛ 3

### УЗАГАЛЬНЕННЯ ТА ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ВИРІШЕННЯ ПИТАННЯ ПРОБЛЕМАТИКИ ПРИТЯГНЕННЯ ВОДІЇВ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ

3.1 Особливості правового регулювання порядку притягнення водіїв до відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху на прикладі окремих зарубіжних країн

Саме дієвий механізм притягнення правопорушників до адміністративної відповідальності може забезпечити більш чітке до тримання правил дорожнього руху.

Для удосконалення законодавства нашої держави слід проаналізувати сильні і слабкі сторони зарубіжного законодавства, на підставі якого в таких країнах відбувається більш чітке дотримання ПДР.

Загалом, у всіх країнах за порушення правил дорожнього руху передбачені різні види покарання, однак, зарубіжні заходи впливу є більш суворі ніж в нашій державі і мають на меті перевиховання правопорушників та підвищення дисципліни на дорозі.

Хоча штрафи за порушення правил дорожнього руху у всіх країнах різні, але тотожним для всіх випадків є те, що після сплати такого штрафу у порушника повинно зникнути бажання ще раз порушувати правила дорожнього руху. Переважна більшість країн має фіксовані суми штрафів і вони можуть бути стягнені на місці правопорушення або за рішенням суду.

В таких країнах як Фінляндія, Швеція сума штрафу не фіксована, а залежить від певних факторів, до яких належать вид правопорушення, стаж водіння правопорушника, його місячний дохід та інші.

В судах справи про порушення законодавства в сфері безпеки дорожнього руху розглядаються у разі коли порушник не сплатив штраф на місці, або якщо у разі порушенням настали істотні наслідки. Законодавство

Великобританії має спільні риси з законодавством України в тому сенсі, що судовий розгляд може проводитись одноособово суддею і явка до суду правопорушника не є обов'язковою, а сума штрафу, як правило, встановлена чинним законодавством. Так, у Великобританії сума штрафу складає 20-40 фунтів стерлінгів. У Німеччині фізична особа у разі вчинення проступку у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху сплачує штраф від 5 до 1000 євро, а юридична особа – не більше 500 тис. євро (у разі необережного порушення) або 1 млн. євро (у разі навмисного порушення)[3, с.27-28].

Особа, визнана винною за порушення у сфері безпеки дорожнього руху, після отримання повідомлення про необхідність сплати штраф, повинна або сплатити такий штраф, або оскаржити його до суду протягом двох тижнів з моменту вручення такого повідомлення особі, а у разі несвоєчасної сплати штрафу така сума збільшується автоматично. В деяких країнах, наприклад США, навпаки є заохочення для порушників щодо сплати штрафу. Так, якщо притягнута до відповідальності особа оперативно сплатила визначений уповноваженим органом штраф, їй може бути повернена частина цієї суми в якості заохочення. Також слід зазначити, що у різних країнах встановлено різний термін сплати штрафу. Наприклад, у Великобританії він становить 28 днів, а у Швеції до двох років

Суми штрафів за різні правопорушення також різні. Перевищення встановленого обмеження швидкості в Швеції буде вартувати водію близько 500 доларів, в Англії – 1500 доларів, в Німеччині сума штрафу за таке порушення складає 500 євро, а в Росії можуть позбавити права керування транспортним засобом. За керування транспортним засобом в стані сп'яніння та порушення кількох пунктів правил у Турції доведеться сплатити тисячу доларів, а для того, щоб розмовляти мобільним телефоном в Австрії під час руху, необхідно мати триста доларів

Що стосується правил паркування у Греції, за таке порушення передбачено штраф в розмірі 62 долара та вилучення номерних знаків транспортного засобу, а в Японії доведеться сплатити штраф в розмірі 835 доларів та позбутися права керування до шести місяців.

Що стосується любителів керування транспортними засобами у стані сп'яніння, штрафні санкції різних країн також мають свою різницю. Так, в Данії в залежності від ступеня сп'яніння доведеться сплатити 450 євро, або відбути арешт строком від двох тижнів до десяти років, в Штатах є вибір сплатити штраф до тисячі доларів, позбутися права керування транспортним засобом до 6 місяців, або відсидіти до одного року. Щодо повторності вчиненого правопорушення, то вона враховується протягом десяти років і обійдеться штрафом до п'яти тисяч доларів, або позбавленням волі до п'яти років

Що стосується Японії, то санкції за порушення правил дорожнього руху в цій країні дуже суворі і можуть позбавити права керування транспортним засобом практично за будь-яке порушення, а за проїзд га заборонений сигнал світлофору можуть на строк до шести місяців позбавити волі із залученням до виправних робіт.

Взагалі в Японії покарання у вигляді тюремного ув'язнення встановлюється за наступні порушення Правил дорожнього руху: експлуатація транспортних засобів, що знаходяться в неналежному технічному стані (до трьох місяців); порушення правил проїзду залізничних переїздів (до шести місяців); керування транспортним засобом особою, яка не має водійського посвідчення (до двох років;) передача керування транспортним засобом особі, яка знаходиться у стані сп'яніння, або керування транспортним засобом у стані сп'яніння (до трьох років); пошкодження технічних засобів організації дорожнього руху (до п'яти років)[131].

В Німеччині з проблемою недотримання правил дорожнього руху боролись шляхом введення Федеральних законів, які одночасно регулюють дорожній рух, встановлюють загальні правила поведінки та відповідальності всіх учасників дорожнього руху. В результаті застосування таких законів, кількість ДТП значно зменшилась. Причиною є те, що злісні порушники законодавства в сфері безпеки дорожнього руху зобов'язані пройти медично-психологічні огляди, під час яких медики та психологи вирішують можливість людини за своїми психологічними якостями керувати транспортними засобами. Успішно витримує тест менше половини водіїв-порушників, останні ж

позбавляються прав назавжди[193, с.9-53][21].

В Німеччині також діє система штрафних балів за грубі порушення в сфері безпеки дорожнього руху, які вносяться до центральної картотеки, а також всі штрафи від сорока євро. Штрафні пункти погашаються через два роки автоматично, якщо за вказаний період порушник не отримав нові пункти[21].

Щодо найбезпечніших доріг у Європі, то вони належать Швейцарії. Такий статус ця країна отримала за зниження смертності на дорогах через запровадження спеціальних заходів та послідовної політики держави. Так, окрім дорожньої поліції, на дорогах встановлено безліч камер та фотоапаратів, а в черговій частині постійно слідкують за зображеннями на моніторах. У разі вчинення особою правопорушення поліція оперативно реагує на це. Поруч з цим посилилась і відповідальність за порушення правил дорожнього руху, згідно якою за нехтування паском безпеки доведеться сплатити штраф в розмірі сорока євро, за проїзд на червоне світло 175 євро, а за керування транспортним засобом у стані сп'яніння – 770 євро. Також законодавством передбачені і інші види покарань таких як громадські роботи або вилучення транспортного засобу. У разі повторності правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, розмір стягнень збільшується, а також збільшується вартість страхового полісу. Таким чином завзятому правопорушнику доведеться постійно сплачувати державі великі грошові суми.

Цікавим моментом є те, що на всіх світлофорах встановлено радари, про які відомо всім водіям.

У Швеції, Норвегії, Великобританії, Данії позбавити водія права керування транспортним засобом може лише суд, а в Японії – комісія з безпеки дорожнього руху. При чому суди також можуть поновити право водія на керування транспортними засобами до закінчення встановленого терміну.

У Франції посвідчення водія повертається власнику після закінчення терміну позбавлення права керування транспортними засобами та після проходження обов'язкового медичного обстеження у всіх випадках, коли цей термін перевищував 1 місяць, або якщо покарання було застосовано за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. У Великобританії за таку

провину водія суд може направити на повторне складання іспитів.

За керування транспортним засобом у стані сп'яніння до позбавлення волі може бути засуджено особу в Японії, Данії, США, Великобританії, Норвегії. Також в Норвегії в залежності від кількості алкоголю в крові до особи може бути застосовано як реальне позбавлення волі, так і з іспитовим терміном

Вбачаючи безпосередній зв'язок між кількістю застосованих під час нагляду за дорожнім рухом засобів впливу та нещасними випадками на шляхах, Грен Шульг (США) увів поняття «індекс репресії» як показник роботи поліції. Він стверджує, що необхідний обсяг репресії може бути визначений шляхом посилення та розширення санкцій, що застосовуються до учасників дорожнього руху до того часу, поки число пригод суттєво не зменшиться[66, с.179].

В більшості випадків правопорушнику застосовується штраф після проведення спрощеного розгляду справи уповноваженою особою поліції без передання справи до суду.

Цікавий досвід Норвегії свідчить, що у разі розгляду всіх справ за порушення правил дорожнього руху судами з можливістю оскарження рішення, суди були б повністю завалені такими справами. Це є доволі незручно, оскільки більшість справ малозначні і не мають якихось проблем в доказуванні винуватості особи. Для прискорення процедури застосування покарань за незначні порушення правил дорожнього руху уряд ухвалив рішення про спрощення процедури стягування штрафів і розгляду порушення уповноваженою особою на місці.

Також в зарубіжних країнах велике значення набула автоматична фіксація порушень правил дорожнього руху. Досвід США заслуговує особливої уваги. Всі патрульні автомобілі обладнані двома відеокамерами, комп'ютерами, електронними картами міста, що дозволяє після отримання сигналу про вчинення правопорушення блискавично на нього реагувати. Першим таку практику запровадив Нью-Йорк, де найдрібніше порушення громадського порядку є цілком достатнім приводом для виклику патруля. Американські правоохоронці все частіше виконують функції соціального захисту й підтримки населення[3, с.53-56][35, с.80].

Вважаю, що нашій державі необхідно перейняти зарубіжний досвід що вдосконалення законодавства України про адміністративну відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху зі збереженням позитивного надбання національного законодавства, а саме – спираючись на досвід Норвегії з метою звільнення судів від великої кількості справ, передати більшу категорію справ за правопорушення в сфері забезпечення дорожнього руху для розгляду органам національної поліції з можливістю оскарження постанови до суду; на прикладі Швейцарії встановити відеокамери на дорогах, перехрестях, адже часто при ДТП відсутні будь-які об'єктивні обставини для розгляду справи окрім пояснень самих учасників, які, як правило, суперечливі.

### 3.2. Шляхи підвищення ефективності реалізації адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху

Основним нормативно-правовим актом, що регулює питання провадження у справах про проступки є Кодекс України про адміністративні правопорушення[86].

Згідно зі ст. 245 КУпАП, завданнями провадження у справах про адміністративні правопорушення є: своєчасне, всебічне, повне і об'єктивне з'ясування обставин кожної справи, вирішення її в точній відповідності із законом, забезпечення виконання винесеної постанови, а також виявлення причин і умов, які призводять до вчинення проступків, запобігання проступкам, виховання громадян у дусі додержання законів та зміцнення законності.

Статтею 248 КУпАП закріплено основні принципи розгляду справ, до яких відносяться рівність всіх громадян, забезпечення учасників за їх клопотанням захисником та інші. Однак, сам процес розгляду справ чинним КУпАП не визначено, відсутні норми згідно яких та яким чином можна викликати особу до суду (повістка, лист, телефоном, факсом чи будь-яким іншим засобом зв'язку), в результаті чого неможливо чітко відповісти на питання в яких випадках особа повідомлена належним чином про розгляд справи, а в яких ні. Це питання є актуальним, оскільки у разі неповідомлення

належним чином особи, відносно якої розглядається справа в суді або уповноваженому органі справу про притягнення цієї особи до адміністративної відповідальності за порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, таку справу неможливо слухати, оскільки будуть порушені права особи на захист. А визначення який саме спосіб сповіщення є належним в чинному адміністративному законодавстві не вказано.

Прийняття нових правових норм створило б умови для використання доказів, зібраних під час огляду місця дорожньо-транспортної пригоди для швидкого і об'єктивного розгляду справ про адміністративні правопорушення, викриття винних та забезпечення правильного застосування Закону з тим, щоб кожен хто вчинив адміністративний делікт був притягнутий до відповідальності.

Перш за все необхідно доповнити Закон України «Про дорожній рух» статтею 1.1. Визначення понять та термінів і викласти в ньому наступне: Дорожній рух – це процес переміщення осіб по автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах або інших місцях, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів або без них.

У зв'язку з невизначеністю процесуальних питань виклику, розгляду справ за порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, пропоную доповнити розділ II Кодексу України про адміністративні правопорушення додатковою главою Процесуальні аспекти розгляду справ про притягнення до адміністративної відповідальності.

До зазначеної глави пропоную включити статті, які б регламентували:

- 1) строк направлення протоколу про адміністративне правопорушення до суду або відповідного органу, уповноваженого для розгляду справи про адміністративне правопорушення;
- 2) визначити більш чіткий порядок виклику особи, яка притягується до адміністративної відповідальності, до уповноваженого законодавством органу для розгляду справи відносно неї, чітко встановивши в даній статті способи та засоби виклику особу (телефон, повістка, лист);

- 3) визначення що саме є належним сповіщенням – коли особа отримала повістку, або була сповіщення будь-яким можливим способом, або у разі повернення судової повістки до суду неврученої;
- 4) встановити наслідки за неявку до суду без поважних причин сповіщеної належним чином особи, яка притягується до адміністративної відповідальності у разі, коли справу неможливо слухати у відсутність такої особи. До санкцій за неявку до суду без поважних причин вважаю за необхідне ввести накладення грошового стягнення

Також для більш ефективного розгляду справ про притягнення осіб до адміністративної відповідальності пропоную змінити порядок розгляду справ за такі правопорушення, а саме змінити орган, який розглядає такі справи. Для реалізації цього завдання вважаю за необхідне наділити органи поліції повноваженнями розгляду справ за ст. 130 КУпАП.

В обґрунтування такої позиції можу навести наступне: у разі винесення судом постанови про притягнення особи до відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння, або за відмову від проходження встановленого законом огляду, у 90% випадках такі постанови оскаржуються до Апеляційного суду. При чому слід зауважити, що при розгляді судом першої інстанції такі особи усіляко ухиляються від явки до суду – вигадана хвороба, відрядження та інші. Примусові приводи таких осіб органами поліції також не виконуються, повістки про виклик данні особи також не отримують. А після винесення постанови про притягнення особи до відповідальності, вона не тільки отримує таку постанову, а й самостійно приходить до Апеляційного суду.

Отже, пропоную наділити повноваженнями працівників поліції для розгляду справ про притягнення водіїв до відповідальності за порушення норм ст. 130 КУпАП з можливістю складання постанови про притягнення водія до відповідальності на місці зупинки транспортного засобу з можливістю оскарження такої постанови до суду з урахуванням територіальної підсудності.

Вважаю, що це повинно позитивно вплинути на розгляд даної категорії



справ, а також, можливо, навіть зменшить навантаження на суди.

При цьому особа буде користуватися всіма правами, які передбачені Конституцією та іншими законами. Також особа, яка притягується до адміністративної відповідальності, має право заявити клопотання про відкладення розгляду справи на місці зупинки на інший день для можливості скористатись послугами захисника.

Для забезпечення додержання прав особи, яка притягується до адміністративної відповідальності, встановити строк для оскарження постанови про притягнення такої особи до відповідальності. Також зазначити з якого саме терміну починати рахувати строк на оскарження – з моменту винесення такої постанови, або з моменту її вручення особі, яку притягнуто до адміністративної відповідальності.

Ще однією умовою, як показує практика, особа, яка притягується до адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП, готова сплатити визначений законодавством штраф, але не бажає настання наслідків у вигляді позбавлення права керування на певний строк. Проблемою є те, що на даний час санкція статті 130 КУпАП передбачає одночасне накладення грошового стягнення на порушника та позбавлення права керування транспортним засобом на певний строк, що має ознаки подвійного стягнення. Отже, пропоную також внести зміни в ст. 130 КУпАП, розширивши її санкцію. Так, необхідно зробити розмежування, наприклад, накладення штрафу та (або) позбавлення права керування транспортним засобом, громадські роботи на певний строк, адміністративний арешт на певний строк.

У зв'язку з введенням нових інформаційних технологій, електронного суду, електронного урядування та відсутністю у держави коштів на марки, на відправлення кореспонденції, з метою можливості більш оперативного виклику особи, пропоную також до протоколу про адміністративне правопорушення ввести обов'язкове для заповнення поле з зазначенням номеру мобільного телефону правопорушника.

Також слід зазначити, що однією з актуальних проблем проваджень за правопорушеннями у сфері безпеки дорожнього руху є неузгодженість питання

щодо повернення зі спеціальних майданчиків тимчасово затриманих транспортних засобів. Підстави такого затримання чітко визначені в ч.1 ст. 265-2 КУпАП

Відповідна норма передбачає можливість затримання транспортного засобу у разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено правопорушення, передбачене визначеним зазначеною статтею переліком. Затримання транспортного засобу може відбуватись працівником поліції шляхом блокування такого засобу або доставлення його до спеціального майданчика з метою зберігання у разі, якщо місце зупинки затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає проїзду інших транспортних засобів. Для доставлення затриманого транспортного засобу також може використовуватись евакуатор.

Слід зазначити, що до переліку правопорушень, за які може бути застосовано тимчасове затримання транспортного засобу, не передбачає таких обставин, які пов'язані з порушеннями правил зупинки чи стоянки транспортного засобу. Тобто в цьому випадку затримання транспортного засобу не є законним, якщо водієм не вчинено ще одного правопорушення, яке міститься в переліку досліджуваної статті. Але в цьому випадку знову виникає колізія – оскільки в законі чітко передбачено, що, у разі перешкоджання зупиненим транспортним засобом вільного проїзду інших транспортних засобів, працівник поліції може доставити такий транспортний засіб до спеціального майданчику.

Також згідно ст. 265-2 ч.2 КУпАП працівник поліції перед вилученням транспортного засобу особи, яка вчинила правопорушення, зобов'язаний надати останній можливість повідомити іншу особу або родича за власним розсудом про своє місцеперебування та вжити заходів щодо повернення автомобіля за постійним його місцем дислокації. У разі усунення правопорушення на місці зупинки, доставлення такого транспортного засобу на спеціальний майданчик не здійснюється.

У зв'язку зі збільшенням кількості ДТП з пішоходами, пропоную також внести зміни в діючий КУПАП. Так, на даний час, за ст. 124 КУпАП відповідальність настає за порушення учасниками дорожнього руху правил

дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна. Згідно проведеного дослідження, багато ДТП трапляється за участі пішоходів. Непоодинокі випадки, коли особа отримала легкі тілесні ушкодження, а транспортний засіб не зазнав пошкоджень. В результаті цього відсутній склад кримінального злочину оскільки не настали тілесні ушкодження середньої тяжкості, та відсутній склад адміністративного правопорушення у зв'язку з тим, що транспортний засіб не зазнав пошкоджень. У зв'язку з цим відбувається ситуація, коли ДТП було, постраждалий був, а відповідальність винної особи не настає.

Враховуючи викладене, вважаю за необхідне змінити редакцію ст. 124 КУпАП, шляхом внесення доповнення і викласти в наступній редакції: «Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд, іншого майна, а також завдання фізичним особам легких тілесних ушкоджень або завдання фізичного болю без спричинення тілесних ушкоджень».

Також, враховуючи практичну частину дослідження, слід вказати не певні недоліки в законодавстві, у відсутності процесуального законодавства з розгляду справ про притягнення осіб до адміністративної відповідальності. В результаті, однією із поширених причин закриття справ є закінчення встановленого строку притягнення до адміністративної відповідальності. Причинами закриття справ у зв'язку із закінченням строку було зловживання процесуальними правами, неможливість повідомити особу про розгляд справи, надходження справ вже з порушеними строками.

Проведений аналіз показав, що основні причини, які стали підставами для закриття провадження у справі, це:

- процесуальна поведінка правопорушника щодо зловживань процесуальними правами, а саме неодноразові заяви про відкладення з тих чи інших підстав, які є способом уникнення накладення на нього адміністративного стягнення,

- неякісне складання уповноваженими органами протоколів про адміністративні правопорушення,
- несвоєчасне їх направлення до суду, недотримання вимог КУпАП.

За результатами проведеного аналізу, з метою недопущення вказаних недоліків під час подальшої роботи, слід звернути увагу керівництва Управління патрульної поліції в Сумській області, Сумського ВП ГУНП в Сумській області на дотримання ст. 256 КУпАП щодо повноти та точності заповнення протоколів про адміністративне правопорушення, дотримання строків направлення протоколів до суду, належне виконання приводів тощо.

## ВИСНОВКИ

Дослідивши теоретичну частину, вивчивши наукові роботи вчених, провівши практичне дослідження справ за порушення законодавства в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на базі Зарічного районного суду м. Суми, були розроблені рекомендації щодо удосконалення взаємодії правових норм, комунікації правоохоронних органів з судами, щодо внесення змін до законодавства. Адміністративні проступки у сфері безпеки дорожнього руху є найбільш поширеними. Слід зазначити, що спільною ознакою, яку має переважна більшість правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, є родовий об'єкт вчинених правопорушень. Також важливою ознакою є те, що в ознаках об'єктивної та суб'єктивної сторони є багато спільного. Всі правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху вчиняються внаслідок взаємодії людини з транспортним засобом.

Розвиток адміністративної відповідальності за правопорушення на транспорті мав свою періодизацію та пройшов чотири періоди – імперський, революційний, радянський, сучасний. В свою чергу радянський період мав п'ять періодів, а сучасний мав три етапи. Останній етап сучасного періоду з 2008 року до сьогодення.

До факторів, які обумовлюють підстави настання адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху слід відносити підстави та умови.

Справа про адміністративне правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має містити свій склад, складовими частинами якого повинні бути об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт, суб'єктивна сторона. У разі відсутності хоча б одного елемента складу правопорушення втрачається склад самого правопорушення, наслідком чого є звільнення особи від адміністративної відповідальності.

Основними пропозиціями щодо удосконалення можливості притягнення осіб за правопорушення у сфері безпеки руху є:

- 1) внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» доповненням

його статтею 1.1 Визначення термінів, в якій вказати, що дорожній рух – це процес переміщення осіб по автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах або інших місцях, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів або без них;

- 2) надання більш ширших повноважень працівникам поліції щодо можливості винесення постанов про притягнення до адміністративної відповідальності;
- 3) доповнити кодекс України про адміністративні правопорушення окремим розділом, який буде регламентувати процесуальні аспекти розгляду справи;
- 4) встановлення на законодавчому рівні строків направлення протоколу про вчинення адміністративного правопорушення до компетентного органу для розгляду, зазначивши про це у відповідній статті КУпАП;
- 5) додати до КУпАП положення щодо порядку виклику особи, визначення поняття що є належним сповіщенням особи, яка притягується до адміністративної відповідальності;
- 6) введення різних видів покарань за ст. 130 КУпАП, відмежування видів покарань за ст.130 КУпАП для усунення проблеми застосування подвійного покарання за одне правопорушення;
- 7) доповнити ст. 124 КУпАП шляхом внесення змін щодо притягнення водіїв за спричинення тілесних ушкоджень потерпілому, а також спричинення фізичного болю та страждань потерпілому без настання тілесних ушкоджень;
- 8) запозичити позитивні аспекти зарубіжного досвіду відносно розгляду правопорушень у сфері безпеки, а саме на прикладі Швейцарії встановити відеокамери на дорогах, перехрестях. На прикладі Норвегії передати більшу частину справ за правопорушення в сфері забезпечення дорожнього руху для розгляду органам національної поліції з можливістю оскарження постанови до суду;
- 9) ввести можливість стягнення штрафу на місці скоєння

правопорушення за більшу кількість статей КУпАП з можливістю оскарження такої постанови до суду;

- 10) до протоколу про вчинення адміністративного правопорушення внести обов'язкову графу з мобільним телефоном та іншими контактними даними особи, яка притягується до відповідальності.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дорожньо-транспортні травми. Офіційний сайт Всесвітньої організації охорони здоров'я. URL: <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> (дата звернення: 10.07.2020).
2. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 31.12.2019. Офіційний сайт патрульної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 10.07.2020).
3. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2020 по 30.06.2020. Офіційний сайт патрульної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 10.07.2020).
4. Інформація про резонансні ДТП, аварії, катастрофи. Офіційний сайт Державної служби України з безпеки на транспорті. URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/informaciya-pro-rezonansni-dtp-avariyi-katastrofy-0> (дата звернення: 10.07.2020).
5. Філіпенко А.С. Адміністративно-правове регулювання захисту населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру : дис. ... канд. юрид. наук. Ірпінь, 2008. 284 с.
6. Юридична енциклопедія: В 6 т. / Редкол.: Ю. С. Шемшученко (голова редкол.) та ін. К.: «Укр. енцикл.», 1998. URL: <https://leksika.com.ua/19970626/legal/avariya> (дата звернення : 10.07.2020).
7. Юридична енциклопедія: В 6 т. / Редкол.: Ю. С. Шемшученко (голова редкол.) та ін. К.: «Укр. енцикл.», 1998. URL: [https://leksika.com.ua/17191013/legal/avariya\\_morska](https://leksika.com.ua/17191013/legal/avariya_morska) (дата звернення: 10.07.2020).
8. Кодекс цивільного захисту від 02.10.2012, № 5403-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5403-17#Text> (дата звернення : 10.07.2020).
9. Про затвердження Положення щодо планування заходів та дій на випадок аварій під час перевезення радіоактивних матеріалів : наказ Державного комітету ядерного регулювання України від 07.04.2005, № 38. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0431-05#Text> (дата звернення : 10.07.2020).



10. Про затвердження Інструкції про порядок розслідування, ведення обліку нещасних випадків в органах і підрозділах МНС України : наказ Міністерства надзвичайних ситуацій України від 18.08.2006, № 540. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1106-06#Text> (дата звернення: 10.07.2020).
11. Майдыков А.Ф. Предмет, задачи и система курса «Управление ОВД в экстремальных условиях». М., 1989. 53 с.
12. Про затвердження порядків надання домедичної допомоги особам при невідкладних станах : наказ Міністерства охорони здоров'я України від 16.06.2014, № 398. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0766-14/ed20140616#n6> (дата звернення: 10.07.2020).
13. Транспортне право України : підруч. для студ. вищ. навч. закл / М.Л. Шелухін, О. І. Антонюк, В. О. Вишневецька та ін. ; за ред. М. Л. Шелухіна. К. : Вид. Дім «Ін Юре», 2008. 896 с.
14. Малишко Д. В. Адміністративно-правове регулювання у галузі муніципального транспорту в Україні : дис. ... канд. юрид. наук. Запоріжжя, 2017. 244 с.
15. Пашинська Н. М. Сучасні особливості територіальної організації транспортної системи. Проблеми суспільної географії : Зб. наук. пр. 2010. Вип. 1. С. 36-40.
16. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994, № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 10.07.2020).
17. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010, № 2174-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p#Text> (дата звернення: 10.07.2020).
18. Розміщення продуктивних сил України / під заг. ред. Є. П. Качана. К. : Вища школа, 1999. 375 с.
19. Волік В. В. Адміністративно-правові засади формування та реалізації державної політики в галузі міського транспорту : дис. ... докт. юрид. наук. Маріуполь. 2017. 465 с.

20. Шинкаренко Д. А. Особливості транспортного комплексу великого міста. Вісник Харківського нац. ун-ту. 2013. № 1084. С. 196-200.
21. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001, №2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 10.07.2020).
22. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001, № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF> (дата звернення : 10.07.2020).
23. Развадовський В. Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : дис.... докт. юрид. наук. Харків, 2004. 508 с.
24. Кучеренко О. М. Адміністративна відповідальність за порушення Правил дорожнього руху, що спричинило дорожньо-транспортну пригоду : дис.. ... канд. юрид. наук. Дніпро : ДДУВС. 2016. 188 с.
25. Собакарь А. О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів : проблеми теорії і практики : монографія. Донецьк : ДЮІ МВС України, ПП «ВД «Кальміус», 2011. 492 с.
26. Accidents Graph. Bureau of Aircraft Accidents Archives. URL: [http://www.baaa-acro.com/crash-graph?created\[min\]=2010-01-01&created\[max\]=2019-12-31](http://www.baaa-acro.com/crash-graph?created[min]=2010-01-01&created[max]=2019-12-31)(дата звернення: 10.07.2020).
27. Death Rate Per Year. Bureau of Aircraft Accidents Archives. URL: <http://www.baaa-acro.com/statistics/death-rate-per-year> (дата звернення: 10.07.2020).
28. Аналіз аварійності на транспорті України за 2018 рік. Директорат з безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України. Київ. 2019. 183с.
29. Аналіз стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 9 місяців 2019 року. Державна служба України з безпеки на транспорті. Київ. 2019. 25 с.
30. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Олександра Погорілого за 2019 рік. Офіційний сайт Кабінету Міністрів України. Київ. 30 с. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/>

app/sites/1/17-civik-2018/zvit\_2019/zvit-2019-ukrtransbezpeka.pdf (дата звернення: 10.07.2020).

31. Ellinsen H. V. Sikkerhet til sjos. NSST-nytt. 1974. № 2. Р. 1-3.

32. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017, № 481-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-r#Text> (дата звернення: 10.07.2020).

33. Дорожньо-транспортні травми. Офіційний сайт Всесвітньої організації охорони здоров'я. URL: <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> (дата звернення: 10.07.2020).

34. П'ята Глобальний тиждень безпеки дорожнього руху ООН. ВООЗ. Інформаційний бюлетень. Травень 2019. URL: <http://vestnik.mednet.ru/content/view/1080/30/lang,ru/> (дата звернення: 10.07.2020).

35. Федоренко О. Реалізація заходів направлених на зменшення аварійності, травматизму та загибелі людей на автомобільних дорогах загального користування. Державне агентство автомобільних доріг України. Київ, 2019. URL: <https://medtransvp.com.ua/en/fedorenko-o-realizaciya-zaxodiv-napravlenix-na-zmenshennya-avarijnosti-travmatizmu-ta-zagibeli-lyudej-na-avtomobilnix-dorogax-zagalnogo-koristuvannya/> (дата звернення: 10.07.2020).

36. Звіт міністра внутрішніх справ Арсена Авакова на засіданні Верховної Ради України. Офіційний сайт Міністерства внутрішніх справ України. 2020. URL: [https://mvs.gov.ua/ua/news/31439\\_Zvit\\_ministra\\_vnutrishnih\\_sprav\\_Arsena\\_Avakova\\_na\\_zasidanni\\_Verhovnoi\\_Radi\\_Ukraini.htm](https://mvs.gov.ua/ua/news/31439_Zvit_ministra_vnutrishnih_sprav_Arsena_Avakova_na_zasidanni_Verhovnoi_Radi_Ukraini.htm) (дата звернення: 10.07.2020).

37. Автоматична система фотовідеофіксації порушень ПДР. Офіційний сайт Міністерства внутрішніх справ України. URL: [https://mvs.gov.ua/ua/pages/7403\\_Avtomaticzna\\_sistema\\_fotovideofiksacii\\_porushen\\_PDR.htm](https://mvs.gov.ua/ua/pages/7403_Avtomaticzna_sistema_fotovideofiksacii_porushen_PDR.htm) (дата звернення: 10.07.2020).

38. Коллер Ю. С., Собакарь А. О. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія. К. : «МП Леся», 2015. 204 с.

39. Лукьянов В. В. Обеспечение безопасности дорожного движения. М.: Типография Академии МВД СССР, 1979. 382 с.
40. Веселов М. Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні : дис. ... юрид. наук. Донецьк, 2009. 236 с.
41. Остапенко О. І. Адміністративна деліктологія : соціально-правовий феномен і проблеми розвитку. Львів : ЛІВС при УАВС, 1995. 309 с.
42. Свірін М. О., Коллер Ю. С. Детермінанти скоєння правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Журнал східноєвропейського права. 2015. №21. С. 111-116.
43. Лихолоб В.Г. Правопорушення: правова і моральна оцінка : навч. посіб. К. : УАВС, 1994. 172 с.
44. Койфман И. Я. Причинность и детерминизм. Категории диалектики. Свердловск, 1979. 263 с.
45. Новиков В.В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху : дис. ... канд. юр. наук. К., 1997. 197 с.
46. Общее административное право: учебник / под ред. Ю. Н. Старилова. Воронеж : Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 2007. 848 с.
47. Про затвердження форм акта та картки тимчасового використання транспортних засобів, а також Порядку їх використання військовослужбовцями Національної гвардії України : наказ МВС України від 13.11.2015, № 1458. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1497-15/sp:wide:max15> (дата звернення: 10.07.2020).
48. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху - теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... докт. юрид. наук. К, 2011. 551 с.
49. Проведение периодического технического осмотра в странах ЕС. URL : <http://www.gtostart.ru/ес> (дата звернення: 10.07.2020).
50. Игнатов Л. Н. Организационные основы деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения : учеб. пособие. М. : Академия МВД СССР, 1991. 67 с.

51. Максимов Г. М. Организация профилактики правонарушений подразделениями ГАИ : учебное пособие. М. : Академия МВД СССР, 1981. 66 с.
52. Якупов А. Пешеход – профессия опасная. Основы безопасности жизнедеятельности. 1998. № 4. С. 42-44.
53. Якупов А. Формирование транспортной культуры. Главное в обеспечении безопасности дорожного движения. Основы безопасности жизнедеятельности. 1999. №1. С. 45-50.
54. Мойсюк О. М. Віктимологічна профілактика порушень правил безпеки дорожнього руху (ст. 215 КК України) : дис. ... канд. юр. наук. К., 1999. 186 с.
55. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія. Д. : Юрид. акад. Мін-ва внутр. справ, 2004. 380 с.
56. Куперман А.И. Безопасное управление автомобилем. М. : Транспорт, 1989. 160 с.
57. Якупов А. Безопасное участие в дорожном движении. Психолого-педагогические основы подготовки детей. Основы безопасности жизнедеятельности. 1999. № 3. С. 33-36.
58. Ярмыш Н. Н. Теоретические проблемы причинно-следственной связи в уголовном праве (философско-правовой анализ) : монографія. Х. : Право, 2003. 512 с.
59. Собакаръ А. О. Адміністративно-правові заходи запобігання аварійності на автотранспорті в Україні. Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності : зб. наук. праць. 2006. № 1. С. 129-138.
60. Биковцев І. С., Матвієнко А. Г. Місце людського фактору в системі загроз авіаційним перевезенням. Проблеми транспорту : збірник наукових праць. Вип. 6. Київ : НТУ, 2009. С. 42.
61. Настюк В. Я., Белєвцева В. В. Адміністративно-правові режими в Україні : монографія. Х. : Право, 2009. 128 с.

62. Левицька Л. В. Запобігання насильницьким злочинам щодо неповнолітніх в Україні : дис. ... канд. юрид. наук. Ірпінь, 2003. 224 с.
63. Кальченко Т. Л. Запобігання злочинності в Україні спеціальними органами та установами : дис. ... канд. юрид. наук. К., 2003. 222 с.
64. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод. і доповн.) / уклад. В. Т. Бусел. К. ; Ірпінь : Перун, 2005. 1728 с.
65. Оржеховська В. М. Профілактика правопорушень серед неповнолітніх : навч.-метод. посіб. К., 1996. С. 61.
66. Приходько В. І. Поняття та сутність адміністративно-правової профілактики транспортних пригод в Україні. Наука і правоохорона. 2017. №3 (37). Ч. 2. С. 83-89.
67. Поволоцька С.Я. Діяльність органів внутрішніх справ по профілактиці правопорушень серед неповнолітніх (адміністративно-управлінське дослідження) : автореф. дис... канд. юрид. наук. Харків, 2005 . 20 с.
68. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015, № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19> (дата звернення: 10.07.2020).
69. Остапенко О. І. Профілактика адміністративних правопорушень (адміністративно-правовий аспект). Львів, 2001. 155 с.
70. Чубко Т. П. Тенденції розвитку сучасного права обумовлені глобалізаційними процесами. Митна справа: наук.-практ. журнал. No 1 (85). 2013. Ч 2. К. 2. С. 26-34.
71. Зелинский А. Ф. Криминология : курс лекций. Харьков : Прапор, 1996. 260с.
72. Соха С. І. Профілактика адміністративних правопорушень : поняття та зміст. Митна справа. 2014. No 2 (92). Ч. 2. С. 206-211.
73. Коробкін В. Ф., Веселов М. Ю. Щодо з'ясування поняття «профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму». Безпека дорожнього руху України : наук.-техніч. вісник. 2006. No 1-2. С. 5-10.

74. Собакарь А. О., Холмянський Я. Д., Тараненко С. М. Основи безпеки дорожнього руху : навч. посіб. за ред. В. М. Бесчастного. К. : Знання, 2007. 312 с.

75. Паршиков С. И., Резников В. П. Организация профилактической работы подразделений Госавтоинспекции : учеб. пособие. Донецк. 208 с.

76. Микитюк М. А. Правові основи управління профілактикою безпеки дорожнього руху. Право України. 2005. № 5. С. 81-85.

77. Кутерга М. В. Забезпечення безпеки дорожнього руху засобами адміністративно-правової профілактики. Науковий вісник публічного та приватного права. Вип. 4. 2016. С. 142-147.

78. Загальна теорія держави і права : навчальний посібник / О. Л. Копиленко, О. В. Зайчук, А. А. Заєць, В. С. Журавський та ін. ; за ред. О. В. Зайчука, Н. М. Оніщенко. К. : Юрінком Інтер, 2008. 400 с.

79. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. К., Ірпінь : ВТФ Перун, 2007. 1736 с.

80. Юридична енциклопедія : в 6 т. / ред. кол. Ю. С. Шемшученко (голова редкол.) та ін.. К. : Енциклопедія, 2003. Т. 5 : П-С. 736 с.

81. Загальна теорія держави і права: навч. посіб. / А. М. Колодій, В. В. Копейчиков, С. Л. Лисенков та ін; за ред. В. В. Копейчикова. К.: Юрінком Інтер, 2000. 320 с.

82. Шемшученко Ю. С., Бобровник С. В. Правове регулювання. Юрид. енциклопедія редкол. : Ю. С. Шемшученко (голова) та ін.. К. : Укр. енциклопедія, 2003. Т. 5. С. 40–41.

83. Загальна теорія держави і права : підруч. для студ. юрид. вищ. навч. закл. / М.В. Цвік, О.В. Петришин, Л.В. Авраменко та ін. Х. : Право, 2009. 584 с.

84. Соловійов В. М. Поняття і сутність правового регулювання державного управління України. Університетські наукові записки. 2007. № 3 (23). С. 27–33.

85. Скакун О. Ф. Теорія держави і права : підруч. / О. Ф. Скакун; пер. з рос. Х. : Консум, 2001. 656 с.

86. Русинов Р. К. Понятие правового регулирования. Теория государства и права : учебник для вузов / Под ред. проф. В. М. Корельского и проф. В. Д. Перевалова. 2-е изд. изм. и доп. М. : НОРМА (Издат. группа НОРМА–ИНФРА. –М.), 2002. 616 с.

87. Лисенков С. Л. Загальна теорія держави і права : навч. посібник. К. : «Юристконсульт», 2006. 355 с.

88. Алексеев С. С. Философия права: История и современность, проблемы, тенденции, перспективы. М. : Норма, 1999. 329 с.

89. Конституція України від 28.06.1996. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>.

90. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993, № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 10.07.2020).

91. Про автомобільні дороги : Закон України від 08.09.2005, № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення: 10.07.2020).

92. Про джерела фінансування дорожнього господарства України : Закон України від 18.09.1991, № 1562-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text> (дата звернення: 10.07.2020).

93. Про міський електричний транспорт : Закон України від 29.06.2004, № 1914-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text> (дата звернення: 10.07.2020).

94. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984: URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 10.07.2020).

95. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001, № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 10.07.2020).

96. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період : Закон України від 20.10.1998, № 194-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text> (дата звернення: 10.07.2020).

97. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 06.07.2004,



No1961-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15#Text> (дата звернення: 10.07.2020).

98. Про національну безпеку України : Закон України від 21.06.2018, № 2469-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#n2> (дата звернення: 10.07.2020).

99. Цивільний кодекс України від 16.01.2003, № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 10.07.2020).

100. Приходько В. І. Забезпечення адміністративно-правової профілактики транспортних пригод в Україні підзаконними актами. Visegrad Journal on Human Rights. 2019. Вип. 6-2. С. 111–116.

101. Поленина С. В., Сильченко Н. В. Научные основы типологии нормативно-правовых актов в СССР. М. : Наука, 1987. 152 с.

102. Колпаков В. К., Кузьменко О. В. Адміністративне право України : підруч. К. : Юрінком Інтер, 2003. 544 с.

103. Про заходи щодо посилення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом : указ Президента України від 20.05.2004, №570/2004. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/570/2004> (дата звернення: 10.07.2020).

104. Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху : указ Президента України від 20.11.2007, № 1121/2007. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1121/2007> (дата звернення: 10.07.2020).

105. Про додаткові заходи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам : указ Президента України від 17.06.2008, № 556/2008. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/556/2008> (дата звернення: 10.07.2020).

106. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 6 травня 2015 року «Про Стратегію національної безпеки України» : указ Президента України від 26.05.2015, № 287/2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/287/2015#Text> (дата звернення: 10.07.2020).

107. Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020» : указ Президента України від 12.01.2015, № 5/2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015#Text> (дата звернення: 10.07.2020).

108. Долгополова М. М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юр. наук. Х., 2003. 207с.

109. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018, № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення: 10.07.2020).

110. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 28.03.2018, № 231-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/231-2018-%D1%80> (дата звернення: 10.07.2020).

111. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки : розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.01.2018, № 34-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/34-2018-%D1%80> (дата звернення: 10.07.2020).

112. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки : постанова Кабінету Міністрів України від 21.03.2018, №382. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-%D0%BF> (дата звернення: 10.07.2020).

113. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України : постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015, № 878. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/ru/878-2015-%D0%BF#n10> (дата звернення: 10.07.2020).

114. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України : постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2015, № 460. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/460-2015-%D0%BF> (дата звернення: 10.07.2020).

115. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 11.11.2015,

No 103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF/conv> (дата звернення: 10.07.2020).

116. Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України : постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014, № 439. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#n9> (дата звернення: 10.07.2020).

117. Про затвердження Положення про Національну поліцію : постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015, № 877. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-2015-%D0%BF#n9> (дата звернення: 10.07.2020).

118. Про вдосконалення системи державного контролю за технічним станом міського електротранспорту та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів : постанова Кабінету Міністрів України від 06.02.1997, No 149. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/149-97-%D0%BF> (дата звернення: 10.07.2020).

119. Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод: постанова Кабінету Міністрів України від 22.05.2019, № 424. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/424-2019-%D0%BF> (дата звернення: 10.07.2020).

120. Про затвердження Правил паркування транспортних засобів: постанова Кабінету Міністрів України від 03.12.2009, № 1342. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1342-2009-%D0%BF> (дата звернення: 10.07.2020).

121. Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом : постанова Кабінету Міністрів України від 23.12.2004, № 1735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1735-2004-%D0%BF> (дата звернення: 10.07.2020).

122. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997, № 176. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF> (дата звернення: 10.07.2020).

123. Про вдосконалення системи державного контролю за технічним станом міського електротранспорту та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів : постанова Кабінету Міністрів України від 06.02.1997, № 149. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/149-97-%D0%BF> (дата звернення: 10.07.2020).

124. Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 08.11.2006, № 1567. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1567-2006-%D0%BF> (дата звернення: 10.07.2020).

125. Про затвердження Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 20.05.2009, № 487. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/487-2009-%D0%BF> (дата звернення: 10.07.2020).

126. Про затвердження Порядку державної акредитації закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та атестації їх спеціалістів : постанова Кабінету Міністрів України від 20.05.2009, № 490. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/490-2009-%D0%BF> (дата звернення: 10.07.2020).

127. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993, № 340. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF> (дата звернення: 10.07.2020).

128. Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 14.08.1996, № 959. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-96-%D0%BF> (дата звернення: 10.07.2020).

129. Про затвердження Порядку ведення обліку та здійснення аналізу причин катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод та пожеж на автомобільному та міському електричному транспорті (трамвай, тролейбус) :

наказ Міністерства інфраструктури України від 20.04.2017, № 151. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0631-17> (дата звернення: 10.07.2020).

130. Про затвердження Інструкції про порядок надання інформації в Міністерстві інфраструктури при виникненні надзвичайних ситуацій у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури : наказ Міністерства інфраструктури України від 26.03.2012, № 186. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0541-12> (дата звернення: 10.07.2020).

131. Про затвердження Порядку технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті : наказ Міністерства інфраструктури України від 23.06.2015, № 231. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0818-15> (дата звернення: 10.07.2020).

132. Про затвердження Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті : наказ Міністерства інфраструктури України від 03.07.2017, No 235. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0904-17> (дата звернення: 10.07.2020).

133. Про затвердження Порядку видачі довідки про дорожньо-транспортну пригоду та її форми : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 04.07.2011, No 389. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0927-11> (дата звернення: 10.07.2020).

134. Про затвердження Інструкції про порядок обліку дорожньо-транспортних пригод і осіб, які в них постраждали, та обміну інформацією між закладами охорони здоров'я і органами внутрішніх справ : наказ Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства охорони здоров'я України від 25.06.2007, № 205/353. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0821-07> (дата звернення: 10.07.2020).

135. Про затвердження порядків надання домедичної допомоги особам при невідкладних станах : наказ Міністерства охорони здоров'я України від 16.06.2014, No 398. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0750-14#n31> (дата звернення: 10.07.2020).

136. Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України : наказ Міністерства інфраструктури України від 01.04.2011, № 27. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0729-11> (дата звернення: 10.07.2020).

137. Про затвердження Правил безпеки громадян на залізничному транспорті України : наказ Міністерства транспорту України від 19.02.1998, № 54. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0193-98> (дата звернення: 10.07.2020).

138. Приходько В. І. Суб'єкти адміністративно-правової профілактики транспортних пригод в Україні. Наука і правоохорона. 2019. № 4 (46). С.176 – 183.

139. Словник української мови : в 11 т. : Т. 9 : С / ред. І. С. Назарова та ін.. К. : Наук. думка, 1978. 916 с.

140. Великий тлумачний словник сучасної української мови / Уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. К.; Ірпінь : ВТФ «Перун», 2002. 1440 с.

141. Философский словарь / под ред. М. М. Розенталя и П. Ф. Юдина. Москва : Политиздат, 1962. 544 с.

142. Туровцев В. И. Народный контроль в социалистическом обществе. М. : Политиздат, 1974. 255 с.

143. Шорина Е.В. Контроль за деятельностью органов государственного управления в СССР : отв. ред. Б. М. Лазарев. М. : Наука, 1981. 301 с.

144. Горшенев В. Г., Шахов И. Б. Контроль как правовая форма деятельности. М. : Юрид. лит., 1986. 176 с.

145. Долгополова М. М. Суб'єкти здійснення контролю та нагляду у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на Україні. Вісник Запорізького юридичного інституту. 2010. № 1. С. 90-96.

146. Курінний Є. В. Адміністративне право України: тенденції трансформації в умовах реформування : навч. посіб.. Дніпропетровськ : Юрид. академія МВС України, 2002. 92 с.

147. Адміністративне право України. Підручник / В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко та ін. К.: Юрінком Інтер, 2003. 544 с.

148. Клименко О. В. Адміністративно-правове забезпечення державної регуляторної політики у сфері господарювання : дис. ...кандидата юрид. наук. К.: ДНДІ МВС України, 2015. 227 с.

149. Тихомиров Ю.А. Теория компетенции. М. : Юринформцентр, 2004. 355 с.

150. Макаренко О.М. Суб'єкти профілактики правопорушень. Право і безпека. 2004. № 3. С. 68-70.

151. Развадовський В.Й. Система адміністративно-правового регулювання правовідносин у транспортній сфері. Вісник національного університету внутрішніх справ. 2004. Вип. 25. С. 91-100.

152. Кодекс адміністративного судочинства України від 06.07.2005, №2747-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2747-15#Text> (дата звернення: 10.07.2020).

153. Шахриманьян И. К. Совершенствование деятельности органов внутренних дел по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма : учеб. пособие. М. : Типография Академии МВД СССР, 1984. 61 с.

154. Загальна теорія держави і права : навч. посібн. / за ред. В. В. Копейчикова. К. : Юрінком, 1997. 320 с.

155. Про затвердження Положення про Міністерство охорони здоров'я України : постанова Кабінету Міністрів України від 25.03.2015 р., № 267. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/267-2015-п#Text> (дата звернення: 10.07.2020).

156. Місія та завдання. Офіційний сайт Київської міжрегіональної філії Державного підприємства «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту» Міністерства охорони здоров'я України. URL: <https://medtransvp.com.ua/pro-pidpriyemstvo-2/misiya-ta-zavdannya/> (дата звернення: 10.07.2020).

157. Про затвердження Положення про Міністерство освіти і науки України : постанова Кабінету Міністрів України від 16.10.2014 р., № 630. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/630-2014-п#Text> (дата звернення: 10.07.2020).

158. Положення про Департамент патрульної поліції: наказ Національної поліції України від 6 листопада 2015 р., № 73 (у редакції наказу НПУ від 31.10.2016, №1114). URL: [http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/Polozhennya\\_DPP\\_zi\\_zminamy\\_vid\\_31\\_10\\_16.pdf](http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/Polozhennya_DPP_zi_zminamy_vid_31_10_16.pdf). (дата звернення: 18.10.2019).

159. Міністр інфраструктури готує перезавантаження «Укравтодору» і «Укртрансбезпеки». 2019. URL: <https://thepage.ua/ua/news/ministr-infrastrukturi-gotuye-perezavantazhennya-ukravtodoru-i-ukrtransbezpeki> (дата звернення: 18.10.2019).

160. Українські траси патрулюватиме дорожня поліція. Офіційний сайт патрульної поліції. URL: <http://patrol.police.gov.ua/2017/06/12/ukrayinski-trasy-patrulyuvatyme-dorozhnya-politsiya/> (дата звернення: 18.10.2019).

161. Фесенко К. Е., Зайончик Л. Г., Денисенко М. П., Кабанов В. Г. Інвестиційний потенціал у логістиці. К. : «Науковий світ», 2002. С. 52.

162. Извлечения из Свода федеральных законов США №49 (Подрубрика IV: «Международные сообщения», гл. 101: «Общие положения», § 10101a) (англ.) / из Политика федерального правительства США в отношении железнодорожного транспорта. Железнодорожный транспорт за рубежом. Выпуск 3. М.,1998. С. 9-11

163. Бараш Ю. С. Реформування структур управління залізничним транспортом у країнах з перехідною економікою. Залізничний транспорт України. 2003. № 6. С.39-40

164. Приходько В. И. Отдельные аспекты административно-правовой профилактики дорожно-транспортных происшествий в Украине. *Leges et Viata*. 2019. № 10/2 (334). С. 125–129.

165. Приходько В. І. Гарантії забезпечення транспортної дисципліни в контексті адміністративно-правової профілактики транспортних пригод в Україні. *Наука і правоохорона*. 2020. № 1 (47). С. 147–154.



166. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015, № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19> (дата звернення: 10.07.2020).

167. Веселов М. Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні : дис. ... юрид. наук. Донецьк, 2009. 236 с.

168. Максимов Г. М. Организация профилактики правонарушений подразделениями ГАИ : учебное пособие. М. : Академия МВД СССР, 1981. 66 с.

169. Колпаков В. К. Адміністративне право України : підручник. К. : Юрінком Інтер, 1999. 736 с.

170. Транспортне право України : підруч. для студ. вищ. навч. закл / М.Л. Шелухін, О. І. Антонюк, В. О. Вишневецька та ін.; за ред. М. Л. Шелухіна. К. : Вид. Дім «Ін Юре», 2008. 896 с. 295. Собакарь А. О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів : пробоєми теорії і практики : монографія. Донецьк : ДЮІ МВС України, ПП «ВД «Кальміус», 2011. 492 с.