

## **Червінчук Андрій Васильович**

*завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший дослідник*

### **КЛАСИФІКАЦІЯ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК СУБ'ЄКТІВ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ**

Повномасштабна війна в Україні створила в країні умови постійної психологічної напруги кожної людини та суспільства в цілому. Щоденні повідомлення про людські жертви та поранення стали буденністю та звичайним явищем у свідомості усіх громадян. Насильницька смерть майже перестала бути резонансною подією суспільного життя, перетворившись на банальну констатацію статистики. Таке ставлення до людських втрат стало характерним не лише до наслідків бойових дій, ракетних атак та артилерійських обстрілів мирного населення, а й до жертв дорожньо-транспортних пригод.

Зміна ставлення до цінності людського життя обумовила зростання дорожньо-транспортного травматизму. Так, за даними Національної поліції у першому півріччі 2023 року кількість автопригод із загиблими та травмованими по країні зросла на 43,4% у порівнянні з минулим роком. На 15,3% більше людей отримали смертельні травми, а кількість травмованих збільшилася на 42,9% [1, с. 30].

Ключовим фактором, що стає причиною виникнення дорожньо-транспортної пригоди є протиправна поведінка учасників дорожнього руху, тобто порушення встановлених правил під час пересування вулицями та автомобільними шляхами. Основними порушеннями правил дорожнього руху, що призводять до загибелі та травмування людей за підсумками 2022 року стали::

- перевищення безпечної швидкості – 40,6%;
- порушення правил маневрування – 20,6%;
- порушення правил проїзду перехресть – 7,9%;
- порушення правил проїзду пішохідних переходів – 7,7%;
- недотримання дистанції – 4,5%;
- керування транспортним засобом у стані сп'яніння – 4,2%;
- перехід пішоходів у невстановленому місці – 3,2% [2, с. 30].

Більшість дорожньо-транспортних пригод із загиблими та/або травмованими у 2022 році скоєні з вини водіїв легкових автомобілів (45,5%), мотоциклістів (4,0%) та водіїв вантажних автомобілів (4,0%). Також велика кількість автопригод відбулася через порушення правил дорожнього руху пішоходами (2,7%) [2, с. 15].

Зважаючи на наведену статистику, слід дійти висновку, що упередити вчиненню дорожньо-транспортних пригод можливо шляхом запобігання скоєння порушень правил дорожнього руху його учасниками. Одним із дієвих правових методів запобігання вчиненню правопорушень є притягнення винних

осіб до адміністративної відповідальності. Накладення адміністративних стягнень за вчинені проступки неможливо без правильної кваліфікації діянь, тобто визначення конкретних складів адміністративних деліктів.

Невід'ємною ознакою юридичного складу адміністративного проступку є його суб'єкт – особа, яка вчинила адміністративне правопорушення. Проте поширене тлумачення «суб'єкт проступку» охоплює лише загальні ознаки, не відзначаючи специфіку, характерні особливості правового стану суб'єктів адміністративних проступків у сфері дорожнього руху, не сприяє вирішенню проблем, що виникають у практичній діяльності під час здійснення заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху.

Ці обставини обумовлюють необхідність більш глибокого аналізу поняття «суб'єкт адміністративного правопорушення у сфері дорожнього руху». Основною ознакою, що характеризує якісне становище суб'єкта цих проступків, є належність особи до учасників дорожнього руху [3, с. 118].

Закон України «Про дорожній рух» визначає, що учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів.

До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, особи, які рухаються в кріслах колісних, велосипедисти, погоничі тварин.

Згідно Правил дорожнього руху, учасником дорожнього руху є особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному.

Обидва формулювання дають вичерпний перелік категорій осіб, яких можна вважати учасниками дорожнього руху. Однак, деяких осіб, які пересуваються вулицями і дорогами взагалі не віднесено до будь-якої із зазначених категорій. Зокрема, керманічі гужовим транспортом не віднесені до учасників дорожнього руху, хоча їх права та обов'язки передбачені розділом 7 Правил дорожнього руху.

Крім того, Законом України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрзарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» від 24 лютого 2023 року було вперше запроваджено поняття «легкий персональний електричний транспортний засіб» – колісний транспортний засіб, який оснащений та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) із потужністю у діапазоні до 1000 Вт, системою акумуляування електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, з одним, двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість у діапазоні до 25 кілометрів на годину. Хоча вулиці українських міст вже давно наповнені таким новітніми засобами мобільності, правовий статус, права та обов'язки користувачі таких транспортних засобів

залишаються невизначеними. Отже й до учасників дорожнього руху вони не належать.

Кодексом України про адміністративні правопорушення передбачено, що за порушення правил дорожнього руху до відповідальності можуть бути притягнуті:

- будь-які фізичні особи, які досягли 16 літнього віку (загальний суб'єкт) – за проступки, передбачені статтею 81, частинами 5, 9, 10 статті 121, статтями 121-3, 122-5, 124-1, 125;

- водій – за проступки, передбачені частинами 1-4 та 6-7 статті 121, статтями 121-1, 121-2, 122-2 та частиною 1 статті 126;

- особа, яка керувала транспортним засобом – за проступки, передбачені статтями 122, 123 та 130;

- особа, яка не має права керування – за проступки, передбачені частиною 2 статті 126;

- особа, стосовно якої встановлено тимчасове обмеження у праві керування – за проступки, передбачені частиною 3 статті 126;

- особа, позбавлена права керування транспортними засобами – за проступки, передбачені частиною 3 статті 126;

- особа, яка керує велосипедом – за невиконання вимог до велосипедистів, визначених розділом 6 Правил дорожнього руху, відповідно до частини 2 статті 127;

- особа, яка керує гужовим транспортом – за порушення правил дорожнього руху під час керування гужовим возом або саньми, відповідно до частини 2 статті 127; .

- погонич тварин – за порушення правил перегону тварин по дорогах, відповідно до частини 2 статті 127;

- пішохід – за проступки, передбачені частиною 1 статті 127;

- учасники дорожнього руху – за проступки, передбачені статтями 122-4 та 124.

Крім того, Кодексом України про адміністративні правопорушення визначено, що суб'єктом адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів – приладів контролю за дотриманням правил дорожнього руху з функціями фото-, відеофіксації, які функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах), або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксованих в режимі фотозйомки (відеозапису) (за допомогою технічних засобів з функціями запису, зберігання, відтворення і передачі фото-, відеоінформації) є відповідальна особа [4].

Із проведеного аналізу вбачається, що класифікація суб'єктів адміністративних проступків у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має розбіжності з переліком учасників дорожнього руху, визначених нормами Закону України «Про дорожній рух» та Правилами дорожнього руху України. Так, для запобігання уникнення відповідальності осіб, які перебувають за кермом транспортних засобів без законних підстав, тобто не мають посвідчення

водія відповідної категорії, законодавцем було запроваджено такого суб'єкта як особа, яка керувала транспортним засобом. Водночас, визначення суб'єктом адміністративного проступку водія за деякими складами правопорушень залишає можливість уникнення відповідальності та створення індульгенції від накладення стягнень осіб, які вчинили протиправні діяння, але не є водіями, тобто хоч вони і керували транспортними засобами, але не мають посвідчення водія.

Залишаються поза увагою законодавця й керманічі легких персональних електричних транспортних засобів. Наразі ці особи не визнаються суб'єктом адміністративних проступків й не несуть відповідальності за вчинені порушення правил дорожнього руху.

Отже, визначення суб'єктів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є невід'ємним елементом характеристики складу адміністративного проступку, а тому законодавство про адміністративну відповідальність потребує якнайшвидшого осучаснення та уніфікації з нормами спеціальних законів, що дають визначення учасників дорожнього руху та їх правового статусу.

#### **Список використаних джерел:**

1. Статистика аварійності за 6 місяців 2023 року. Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції Національної поліції України. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 27.08.2023).

2. Стан дорожньо-транспортного травматизму в Україні у 2022 році (науково-аналітичний огляд) / С. С. Вітвіцький, А. В. Червінчук, Ю. Ю. Атаманенко, Є. О. Пилипенко. Київ: ВД Дакор, 2023. 204 с.

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

4. Кодекс України про адміністративні правопорушення. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#n104> (дата звернення: 07.09.2023).