


УДК 342.951:351.82

DOI: <https://doi.org/10.32631/v.2023.4.11>

Олена Миколаївна Галкіна,


*кандидат юридичних наук,
Харківський національний університет внутрішніх справ,
науково-дослідна лабораторія з проблем наукового забезпечення
правоохоронної діяльності та якості підготовки кадрів;*

 <https://orcid.org/0000-0002-9095-9463>,

e-mail: yaen0110@gmail.com;

Антон Олександрович Іванов,

*кандидат юридичних наук,
Харківський національний університет внутрішніх справ,
кафедра правоохоронної діяльності та поліцейстики;*

 <https://orcid.org/0000-0003-2269-9062>,

e-mail: ivanov_a_o@meta.ua

**ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО
РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ
ЗАКОНОДАВЧИХ ВИМОГ ЩОДО БЕЗПЕКИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ
ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ**

Стан правопорядку на дорогах в Україні є, на жаль, украй невтішним, і сумна статистика дорожньо-транспортних пригод та постраждалих у них осіб доволі переконливо про це свідчить. Зрозуміло, що така ситуація не є нормальною і несе загрозу як окремим людям – громадянам України, так і суспільним та державним інтересам у цілому. На гостроті та важливості проблематики забезпечення безпеки дорожнього руху акцентують увагу і представники наукових кіл, і офіційна влада, яка має стратегічне бачення ключових проблемних питань у цій сфері та шляхів їх вирішення. Утім, попри це, досягнути суттєвих позитивних результатів на цьому шляху поки що не вдалося, не в останню чергу через велику кількість прогалин і недоліків у чинному законодавстві, які потребують усунення. З огляду на зазначене у статті запропоновано деякі кроки з удосконалення адміністративної відповідальності за ст. 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення, адже саме порушення безпеки експлуатації транспортних засобів доволі часто стають факторами, що спричиняють дорожньо-транспортні пригоди та призводять до великої кількості постраждалих у них осіб.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, вантаж, небезпечний вантаж, великогабаритний транспортний засіб, великоваговий транспортний засіб, пасажир, засоби пасивної безпеки.

Оригінальна стаття

Постановка проблеми

Життя і здоров'я людини, її права і свободи є найважливішими соціальними цінностями, забезпечення яких – одне із пріоритетних завдань Української держави. Задля збереження життя і здоров'я населення нашої країни, охорони та захисту прав і свобод людини та громадянина владою запроваджуються організаційно-правові, управлінські, освітньо-виховні та інші засади і механізми, покликані створити необхідний безпековий режим і встановити відповідні засоби реагування на його порушення. Кількість сфер і галузей сучасного суспільного життя, в яких питання забезпечення публічної безпеки та порядку потребують особливої уваги, сьогодні є доволі великою, що не в останню чергу зумовлено технічним прогресом, який разом із покращенням якості суспільного життя сприяв появі в ньому нових джерел підвищеної небезпеки, до яких, безумовно, належать і транспортні засоби. Саме тому забезпечення безпеки дорожнього руху є дуже важливим напрямом докладання державних зусиль і ресурсів. На жаль, слід констатувати, що сьогоднішній стан правопорядку на дорогах у нашій країні далекий від задовільного, оскільки кількість правопорушень у цій сфері є доволі суттєвою, як і кількість осіб, постраждалих унаслідок цих правопорушень, про що переконливо свідчать статистичні дані. Так, за даними Департаменту патрульної поліції, маємо такі показники дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) в Україні: за 2018 рік – 150 120 (травмовано – 30 884 особи, загинуло – 3 350 осіб)¹; за 2019 рік – 160 675 (травмовано – 32 736 осіб, загинуло – 3 454 особи)²; за 2020 рік – 168 107 (травмовано – 26 140 осіб, загинуло – 3 454 особи)³. За 2021–2022 роки Департамент патрульної поліції у своїй статистиці вже не наводить загальної кількості дорожньо-транспортних пригод, а лише кількість тих, у яких були загиблі та травмовані: відповідно у 2021 році – 24 521 ДТП, внаслідок яких були загиблі та (або) травмовані особи (травмовано – 29 738 осіб, загинуло – 3 238 осіб)⁴; за 2022 рік – 18 628 ДТП із

¹ Статистика ДТП в Україні за 2018 рік // Патрульна поліція : офіц. сайт. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/wp-content/uploads/2020/07/DTP-12-2018-1.xls> (дата звернення: 20.09.2023).

² Статистика ДТП в Україні за 2019 рік // Патрульна поліція : офіц. сайт. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/wp-content/uploads/2022/02/DTP-12-2019-1-14-18.xls> (дата звернення: 20.09.2023).

³ Статистика ДТП в Україні за 2020 рік // Патрульна поліція : офіц. сайт. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/wp-content/uploads/2022/02/12.2020.xlsx> (дата звернення: 20.09.2023).

⁴ Статистика ДТП в Україні за 2021 рік // Патрульна поліція : офіц. сайт. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/wp-content/uploads/2023/02/12.2021.xlsx> (дата звернення: 20.09.2023).

загиблими та (або) травмованими (травмовано – 23 145 осіб, загинуло – 2 791 особа)¹; за 8 місяців 2023 року – 15 041 ДТП із загиблими та (або) травмованими (травмовано – 18 986 осіб, загинуло – 1 870 осіб)². З викладеного чітко видно, що ситуація з кількістю ДТП та осіб, які внаслідок їх скоєння постраждали, хоча дещо і покращилася протягом останніх років, утім все одно далека від прийнятної, до того ж позитивна динаміка в наведеній статистиці значною мірою зумовлена не так підвищенням якості та ефективності державної політики у цій сфері, як іншими об'єктивними умовами і факторами (пандемія коронавірусної інфекції та запровадження у зв'язку із цим карантинних заходів, повномасштабне військове вторгнення в Україну російської федерації), що призвели до зменшення чисельності населення нашої держави і, відповідно, кількості учасників дорожнього руху. Очевидно, що за таких обставин не можна говорити про зменшення, і ба більше, про втрату актуальності питань поліпшення організаційно-правового механізму забезпечення безпеки дорожнього руху. Означений механізм являє собою складне, багате елементи і багаторівневе утворення, проаналізувати всі проблемні аспекти якого в межах однієї статті неможливо, тому ми зосередимо увагу лише на деяких актуальних проблемних питаннях адміністративно-правового регулювання безпеки експлуатації транспортних засобів в Україні, вирішення яких, на наше переконання, має якісно вплинути на ефективність забезпечення безпеки на дорогах.

Стан дослідження проблеми

Проблематика забезпечення безпеки дорожнього руху була і залишається предметом активних наукових досліджень і дискусій, зокрема значну увагу її обґрунтуванню та висвітленню присвятили О. М. Бандурка, В. І. Борисов, Г. К. Голубев, Р. Я. Демків, О. О. Дмитрик, В. М. Когут, В. М. Парасюк, О. О. Пащенко, Ю. О. Салманова та ін. Ці та інші правознавці досліджували поняття й ознаки безпеки дорожнього руху, структуру та стан її нормативно-правового регулювання, сутнісний зміст і різновиди юридичної відповідальності за порушення її правил, засоби, форми й методи превентивної роботи правоохоронних органів, уповноважених здійснювати контроль за станом законності у сфері безпеки дорожнього руху, тощо. Однак, попри наявні суттєві наукові напрацювання з питань безпеки

¹ Статистика ДТП в Україні за 2022 рік // Патрульна поліція : офіц. сайт. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/wp-content/uploads/2023/02/12.2022.xlsx> (дата звернення: 20.09.2023).

² Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2023 по 31.08.2023 // Патрульна поліція : офіц. сайт. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/wp-content/uploads/2023/09/08.2023.xlsx> (дата звернення: 20.09.2023).

дорожнього руху і постійну увагу дослідників до цієї проблематики, низка важливих питань у цій галузі потребують додаткового, більш детального та глибокого вивчення задля формування якісного науково-теоретичного підґрунтя для вдосконалення як чинного законодавства з питань безпеки дорожнього руху, так і правозастосовної та іншої практичної діяльності компетентних органів і служб у цій сфері.

Мета і завдання дослідження

Ураховуючи вищевикладене щодо стану правопорядку на дорогах і суттєвих негативних наслідків порушення режиму законності у сфері безпеки дорожнього руху, а також нагальну необхідність покращення якості законодавчого врегулювання окремих питань забезпечення зазначеної безпеки, *метою* цієї статті є визначити деякі проблемні моменти законодавчого врегулювання адміністративної відповідальності за порушення вимог про безпеку експлуатації транспортних засобів в Україні та запропонувати можливі кроки щодо їх вирішення. На шляху до поставленої мети планується виконання таких *завдань*: висвітлити наукові позиції стосовно стану забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні; розглянути статистику ДТП в Україні протягом останніх років і з'ясувати її вплив на соціально-економічний бік суспільно-державного життя; проаналізувати стан державної політики щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні; визначити прогалини адміністративно-правового регулювання відповідальності за ст. 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) і запропонувати можливі кроки щодо їх усунення.

Наукова новизна дослідження

У статті запропоновані деякі кроки з удосконалення і посилення адміністративної відповідальності водіїв за керування транспортними засобами, що перебувають у неналежному технічному стані, за якого їх використання згідно з чинним законодавством забороняється; обґрунтовується справедливість покладання відповідальності за невикористання ременів безпеки не лише на водіїв, а й на пасажирів. Доводиться важливість і необхідність унесення цих змін до чинного законодавства, зокрема до ст. 121 КУпАП, як важливого чинника підвищення безпеки на дорогах, посилення захищеності життя й здоров'я людини та громадянина, публічної безпеки і порядку.

Виклад основного матеріалу

Важливість забезпечення безпеки дорожнього руху складно переоцінити, неконтрольований чи слабо контрольований стан правопорядку на дорогах призводить не лише до того, що під загрозу

потрапляють найголовніші соціальні цінності, а й до економічних втрат держави. Результати дослідження, яке було проведене в багатьох країнах, виявили загальну тенденцію: за кожною загибеллю людини внаслідок ДТП стоїть втрата близько 70 % ВВП на одну особу, і за кожну серйозну травму, отриману внаслідок ДТП, країна витрачає приблизно 17 % ВВП на одну особу¹. Керівник медичного департаменту Міністерства охорони здоров'я Андрій Гаврилюк зауважив, що значна кількість ДТП і постраждалих від них сильно впливає на економіку України. За розрахунками фахівців Світового банку, загальні соціально-економічні втрати України від ДТП становлять приблизно 4,5 млрд дол. США на рік, що становить близько 3,4 % ВВП. Ці обчислення стосуються й 2014 року та враховують витрати на ремонт пошкодженого майна, втрату продуктивності праці та людські втрати, спричинені травмами або загибеллю в результаті ДТП².

На актуальності і гостроті проблематики забезпечення безпеки в досліджуваній сфері акцентують увагу багато дослідників. Так, наприклад, В. М. Парасюк, В. М. Демків і Р. Я. Когут наголошують, що в епоху стрімкого розвитку транспорту, збільшення транспортного сполучення та зростання кількості користувачів транспортних засобів питання безпеки дорожнього руху та її забезпечення правовими засобами є вкрай актуальними. Попри безумовний позитив такого технологічного прогресу, наголошують правознавці, слід указати на значне поширення порушень правил безпеки дорожнього руху з боку різних учасників – і водіїв, і пішоходів [1, с. 7]. Д. К. Козар і Н. П. Воронюк у своїх дослідженнях також зауважують, що серед інших сфер суспільного життя, в яких держава повинна виявляти підвищений рівень піклування про безпеку людського життя і здоров'я, є сфера дорожнього руху, де людина виступає основним і активним учасником, тому ефективне забезпечення безпеки дорожнього руху, де насамперед йдеться про безпеку людини, є важливим та актуальним [2, с. 176; 3, с. 254]. І. Д. Метельський справедливо звертає увагу на те, що однією з найбільших проблем нашої держави на сучасному етапі її розвитку є дорожньо-транспортний травматизм. Кожного

¹ Пояснювальна записка до Проекта Закону про внесення змін до статті 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших законодавчих актів України щодо безпеки експлуатації транспортних засобів : від 13.04.2023 № 79д9/1-2023/77238 // База даних (БД) «Законодавство України» // Верховна Рада (ВР) України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/1735285> (дата звернення: 20.09.2023).

² Дорожні аварії щороку забирають в Україні 3,4 відсотки ВВП // Укрінформ : сайт. 08.05.2017. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/2223848-dorozni-avarii-soroku-zabiraut-v-ukraini-34-vidsotki-vvp.html> (дата звернення: 20.09.2023).

дня із засобів масової інформації ми чуємо про випадки ДТП на дорогах України [4, с. 72]. Очевидно, стверджує правознавець, що така ситуація не є нормою та наявна крива статистики ДТП в Україні потребує редагування, а для цього слід суттєво підвищити ефективність забезпечення безпеки дорожнього руху [4, с. 73]. Ю. Б. Данильченко небезпідставно вважає, що безпека дорожнього руху є одним із дуже суттєвих аспектів розвитку нашого суспільства. Однак, зауважує науковець, основні статистичні дані щодо ДТП в Україні за останні п'ять років є невтішними і аж ніяк не свідчать про позитивні зрушення в цій галузі державного управління [5, с. 50].

Підтримуючи позиції вищезазначених науковців щодо того, що ситуація з безпекою дорожнього руху в нашій країні виглядає вкрай невтішною, мусимо зауважити, що й офіційна влада визнає наявність суттєвих проблем у цій сфері. Зокрема, у 2020 році Уряд України затвердив Стратегію підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. У цій Стратегії відзначено, що сьогодні безпека дорожнього руху є ключовим аспектом соціального розвитку. Хоча транспортні засоби відіграють важливу роль в економіці країни, вони також становлять загрозу для громадян. Зараз в Україні зафіксований високий рівень смертності і травматизму в результаті ДТП, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається низьким. Експерти Всесвітньої організації охорони здоров'я, Світового банку та інших міжнародних організацій наголошують на цьому факті у своїх звітах.

Стратегія наголошує, що порушення правил безпеки дорожнього руху мають наслідки не лише для водіїв і пасажирів, а й для інших учасників руху, зокрема пішоходів. Статистичні дані Департаменту патрульної поліції свідчать, що третина загиблих або постраждалих у ДТП є пішоходами. У 2020 році кількість ДТП, у яких були задіяні пішоходи, становила 7 641 (6 959 осіб отримали травми, 1 198 осіб загинули)¹. У 2021 році було 7 509 подій з пішоходами (6 849 – постраждали, 1 148 – загинули)². У 2022 році ДТП з пішоходами сталися 5 284 рази (4 799 – постраждали, 874 – загинули)³. Доволі часто серед

¹ Статистика ДТП в Україні за 2020 рік // Патрульна поліція : офіц. сайт. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/wp-content/uploads/2022/02/12.2020.xlsx> (дата звернення: 20.09.2023).

² Статистика ДТП в Україні за 2021 рік // Патрульна поліція : офіц. сайт. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/wp-content/uploads/2023/02/12.2021.xlsx> (дата звернення: 20.09.2023).

³ Статистика ДТП в Україні за 2022 рік // Патрульна поліція : офіц. сайт. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/wp-content/uploads/2023/02/12.2022.xlsx> (дата звернення: 20.09.2023).

постраждалих унаслідок ДТП є діти віком до 18 років. У цілому за питомими показниками аварійності та наслідками ДТП Україна є одним із лідерів серед європейських держав. Так, у середньому в державах – членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 % загиблих у ДТП, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 року) 8,22 % осіб¹.

Причин такого незадовільного стану правопорядку на дорогах багато. Зокрема, це наявність прогалин та інших недоліків у законодавчому базисі механізму забезпечення досліджуваної безпеки. В. М. Парасюк та інші науковці стосовно цього зауважують, що для досягнення значних змін у забезпеченні безпеки дорожнього руху необхідно розробити й упровадити ретельно обдуманий державний підхід до формування системи норм у різних галузях права, які регулюють відповідні суспільні відносини. Державна політика в галузі безпеки на дорогах реалізується через законодавство України, нормативно-правову та нормативно-технічну базу, вдосконалення системи державного управління, керування державною власністю (інфраструктурними об'єктами та транспортними підприємствами) і державне регулювання в галузі відносин та підприємницької діяльності суб'єктів [1, с. 7]. На цій обставині, до речі, наголошується й у вищезгаданій Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, де вказано, що недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху належить до кола основних причин виникнення проблем у цій сфері². Задля вирішення цієї проблеми, зазначається у Стратегії, необхідним напрямом державної діяльності є «проведення аналізу та вдосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою забезпечення його відповідності найкращим законодавчим стандартам, що діють у країнах Європи з найбезпечнішими дорожньо-транспортними системами, у тому числі в частині посилення відповідальності громадян та посадових осіб за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, правового врегулювання використання персонального легкого електротранспорту (сігвеї, моноколеса, електросамокати тощо) на вулично-дорожній мережі, попередження дитячого дорожньо-транспортного

¹ Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 №1360-р // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-p> (дата звернення: 20.09.2023).

² Там само.

травматизму»¹. Дослідники справедливо зауважують, що влада дійсно протягом останніх років, спираючись на цю та інші стратегії, напрацьовувала цілий пакет нормативно-правових актів (починаючи з урядових програм виконання положень таких стратегій до нормативно-правових документів органів місцевого самоврядування у сфері безпеки дорожнього руху), що мають на меті втілити в життя відповідний комплекс дій, спрямованих на покращення ситуації в нашій країні у сфері безпеки дорожнього руху [5 с. 50]. Але водночас, звертає увагу Ю. Б. Данильченко, така начебто активна й системна робота з поліпшення стану нормативно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в Україні не призводить до суттєвих позитивних зрушень у цій сфері – рівень безпеки руху останніми роками в нашій країні не змінюється і залишається на доволі низькому рівні [5, с. 50].

Питань безпеки дорожнього руху, які потребують удосконалення законодавчої регламентації, сьогодні доволі багато й розглянути їх усі в межах однієї статті неможливо. Тож у поданій праці ми пропонуємо звернути увагу лише на деякі проблемні аспекти адміністративної відповідальності за порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу, правил користування ременями безпеки, передбаченої ст. 121 КУпАП. Важливість і актуальність саме цього питання, зокрема, зумовлена тим, що значна частина ДТП і велика кількість постраждалих у них осіб є наслідком використання транспортних засобів із технічними несправностями, порушення правил перевезення вантажів, недотримання вимог техніки безпеки пасажирів та інших порушень експлуатації транспортних засобів.

Насамперед вважаємо за доцільне внести зміни до ч. 2 ст. 121 КУпАП, у якій встановлено відповідальність за керування водієм транспортним засобом, який використовується для надання послуг з перевезення пасажирів, що має несправності, передбачені ч. 1 ст. 121 КУпАП (несправності системи гальмового або рульового керування, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів), або технічний стан і обладнання якого не відповідають вимогам стандартів, правил дорожнього руху і технічної експлуатації². Недолік цього законодавчого положення полягає в тому, що воно стосується лише перевезення пасажирів. Пасажир – це особа, яка користується

¹ Там само.

² Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 № 8073-X // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 20.09.2023).

транспортним засобом, але не причетна до керування ним¹. При цьому поза увагою нормотворця залишилося питання відповідальності водіїв, які керують транспортними засобами, що мають технічні несправності та (або) інші, передбачені законодавством недоліки, що не дозволяють його експлуатацію, і при цьому використовуються для надання послуг з перевезення вантажів. Чому врегулювання цього питання має суттєве значення? Зрозуміло, що коли водій для надання послуги з пасажирських перевезень використовує транспортний засіб, що має технічні несправності чи інші недоліки або особливості, наявність яких забороняє його експлуатацію, він таким чином наражає на небезпеку життя й здоров'я не лише своє, а й тих осіб, які є його пасажирами, а отже, він (тобто водій) має нести підвищену відповідальність за таку протиправну поведінку. Однак водночас не менш очевидним, на нашу думку, є й те, що водій, який використовує технічно несправний або обладнаний із порушенням законодавчих вимог транспортний засіб для надання послуг із перевезення вантажів, також створює підвищену загрозу для публічної безпеки, життя й здоров'я громадян і має притягатися до відповідальності з урахуванням цієї обставини. Тобто нарівні з водіями, які керують такими транспортними засобами, надаючи послуги з пасажирських перевезень.

Акцентуючи увагу на необхідності притягнення до відповідальності за ч. 2 ст. 121 КУпАП водіїв, які керують транспортними засобами, що використовуються для надання послуг із перевезень вантажів, слід зупинитися на змісті поняття «вантаж». Згідно з наказом Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» від 14 жовтня 1997 року № 363 вантажем є всі предмети з моменту прийняття для перевезень до здачі одержувачу вантажу². Утім, закріплене в цих Правилах визначення вантажу не можна вважати універсальним, тобто таким, що застосовується у всіх випадках, коли йдеться про регулювання перевезення вантажів, адже в тексті зазначених Правил прямо вказано, що вони не регламентують перевезення небезпечних,

¹ Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 20.09.2023); Про правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п> (дата звернення: 20.09.2023).

² Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні : наказ М-ва транспорту України від 14.10.1997 № 363 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98> (дата звернення: 20.09.2023).

великовагових, великогабаритних вантажів, пошти та перевезення вантажів у міжнародному сполученні, оскільки такі перевезення мають свої особливості, що стосуються виконання комплексу вимог при вантажно-розвантажувальних роботах, власне процесу перевезення та його документального оформлення, а також узгодження таких правил із відповідними компетентними установами¹. У статті 1 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 року № 1644-III визначено, що небезпечний вантаж – це речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину віднесено до одного з класів небезпечних речовин. Небезпечні речовини – це речовини, віднесені до таких класів: клас 1 – вибухові речовини та вироби; клас 2 – гази; клас 3 – легкозаймисті рідини; клас 4.1 – легкозаймисті тверді речовини; клас 4.2 – речовини, схильні до самозаймання; клас 4.3 – речовини, що виділяють легкозаймисті гази при стиканні з водою; клас 5.1 – речовини, що окислюють; клас 5.2 – органічні пероксиди; клас 6.1 – токсичні речовини; клас 6.2 – інфекційні речовини; клас 7 – радіоактивні матеріали; клас 8 – корозійні речовини; клас 9 – інші небезпечні речовини та вироби². Також у цьому контексті варто звернути увагу на Європейську Угоду про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів, до якої у 2000 році приєдналася і Україна (відповідно до Закону України «Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)» від 2 березня 2000 року № 1511-III³) та в якій зазначається, що під небезпечними вантажами розуміють речовини й предмети, що не допускаються до міжнародного дорожнього перевезення відповідно до положень

¹ Там само

² Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 06.04.2000 № 1644-III // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14> (дата звернення: 20.09.2023).

³ Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) : Закон України від 02.03.2000 № 1511-III // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1511-14> (дата звернення: 20.09.2023).

додатків А і В або допускаються до нього з дотриманням визначених умов¹.

Що ж стосується великовагових і великогабаритних вантажів, то в чинному законодавстві не визначені їх поняття в розрізі перевезення таких вантажів на автомобільному транспорті, однак у ньому роз'яснено, що слід вважати великогабаритними та (або) великоваговими транспортними засобами. Зокрема, відповідно до Правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 січня 2001 року № 30, транспортний засіб чи автопоїзд з вантажем або без вантажу вважається великогабаритним, якщо його габарити перевищують хоча б один з параметрів, зазначених у п. 22.5 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306. Транспортний засіб чи автопоїзд з вантажем або без вантажу вважається великоваговим, якщо максимальна маса або осьова маса перевищує хоча б один з параметрів, зазначених у п. 22.5 Правил дорожнього руху². Також слід звернути увагу на постанову Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг» від 27 червня 2007 року № 879, у якій зазначаються вагові параметри великовагових транспортних засобів³.

З огляду на вищевикладене вважаємо, що в ч. 2 ст. 121 КУпАП «Порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу, правил користування ременями безпеки або мотошоломами» доцільно закріпити, що керування водієм транспортним засобом (зокрема великогабаритним транспортним засобом, великоваговим транспортним засобом), який використовується для надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів (зокрема небезпечних вантажів), експлуатація якого збороняється згідно з ч. 1 ст. 121 КУпАП, тягне за

¹ Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) : від 30.09.1957 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217 (дата звернення: 20.09.2023).

² Правила проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 18.01.2001 № 30 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/30-2001-п> (дата звернення: 20.09.2023).

³ Про заходи щодо збереження автомобільних доріг : постанова Кабінету Міністрів України від 27.06.2007 № 879 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/879-2007-п> (дата звернення: 20.09.2023).

собою накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу. Окрім цього, вважаємо, що за подібні правопорушення слід підвищити розмір штрафу щонайменше вдвічі, адже вони несуть у собі суттєву суспільну небезпеку й зменшувати її загрозу слід як шляхом підвищення ефективності проведення освітньо-виховної роботи та інших превентивних заходів, так і через посилення адміністративної відповідальності.

Ще одним важливим проблемним питанням забезпечення безпеки експлуатації транспортних засобів є врегулювання притягнення до адміністративної відповідальності за неналежне користування ременями безпеки на транспорті. Так, згідно з ч. 5 ст. 121 КУпАП стягнення у вигляді штрафу застосовується у випадку порушення правил користування ременями безпеки¹. Як зрозуміло із наведеного в Кодексі, не конкретизується ані коло осіб, які підлягають відповідальності за цією статтею, ані можливі винятки з цього правила, що певним чином дисонує з положеннями Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, у яких зазначається, що для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний на автомобілях, обладнаних засобами пасивної безпеки (підголовники, ремені безпеки), користуватися ними і не перевозити пасажирів, не пристебнути ременями безпеки. Крім того, у цьому ж нормативно-правовому акті передбачено, що дозволяється не пристігатися в населених пунктах водіям і пасажирам з інвалідністю, фізіологічні особливості яких унеможливають користування ременями безпеки, водіям і пасажиром оперативних та спеціальних транспортних засобів². Зі змісту зазначених положень Правил дорожнього руху зрозуміло, що, поперше, весь обсяг відповідальності за порушення правил використання ременів безпеки покладається на водія, а по-друге, існують випадки, коли допускається невикористання ременів безпеки.

На наше переконання, необхідно в ч. 5 ст. 121 КУпАП закріпити, що за порушення правил користування ременями безпеки притягаються як водії, так і пасажирки. Водій, безумовно, відповідає за безпеку своїх пасажирів, однак і останні мають піклуватися про свою безпеку й належним чином виконувати відповідні правила, особливо, коли вони про це прямо попереджені водієм. До того ж слід

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 № 8073-X // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 20.09.2023).

² Про правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p> (дата звернення: 20.09.2023).

враховувати, що водій не завжди має реальну можливість належним чином проконтролювати дотримання пасажирями правил використання ременів безпеки (наприклад, коли пасажир вимикає або певним чином послаблює фіксацію ременя безпеки вже під час руху транспортного засобу). За таких умов видається цілком справедливим покладання обов'язку належного використання ременів безпеки як на водіїв, так і на самих пасажирів та, відповідно, притягнення до адміністративної відповідальності за порушення цього обов'язку – і водіїв, і пасажирів, окрім випадків, прямо передбачених у Правилах дорожнього руху. Ми пропонуємо внести зміни до ч. 5 ст. 121 КУпАП, якими передбачити відповідальність особи, яка керує транспортним засобом, або пасажирів такого засобу за порушення правил користування ременями безпеки (окрім випадків, передбачених Правилами дорожнього руху).

Висновки

Стан правопорядку у сфері безпеки дорожнього руху в нашій країні сьогодні далекий від ідеального, про що доволі переконливо свідчить статистика правоохоронних органів, уповноважених здійснювати контроль за дотриманням режиму законності у цій сфері. Звісно, не всі із цих правопорушень несуть суттєву загрозу охоронюваним соціальним цінностям, публічній безпеці й порядку, утім значна їх частина все ж таки становить серйозну небезпеку для життя й здоров'я людини та громадянина, для публічної безпеки й порядку, зокрема йдеться про ДТП, кількість яких в Україні, за офіційними даними Департаменту патрульної поліції, є стабільно високою і не має значної позитивної динаміки (тобто до зниження кількості ДТП) вже багато років. Наслідки такого стану справ у сфері безпеки дорожнього руху мають суттєвий негативний вплив як на соціальний і правовий, так і на економічний вимір суспільного життя, адже небезпека ДТП полягає як у тому, що внаслідок їх скоєння травмуються і гинуть люди, отже, посягання зазнають основоположні соціальні цінності, так і в тому, що скалічення та загибель людей – це втрата трудового потенціалу країни, і кожна така втрата має цілком реальний економічний еквівалент втрат для національного ВВП. Наведена ситуація цілком може стати суттєвою проблемою для держави за умови високої кількості ДТП та постраждалих у них осіб, а також за наявності значних демографічних проблем у країні. На жаль, обидва ці фактори ми зараз маємо в Україні. Через це як представники наукових кіл, так і офіційна влада (яка, до речі, прямо визнає наявність зазначеної кількості проблем у сфері безпеки дорожнього руху) намагаються розробити та запровадити ефективніший і більш дієвий механізм забезпечення безпеки на дорогах, але поки що відчутних позитивних результатів на цьому шляху досягнути не вдалося.

Причин цьому існує багато, зокрема велика кількість прогалин та недоліків у чинному законодавстві, в організаційно-управлінській, правозастосовній та іншій роботі, що здійснюється в зазначеній сфері.

Приєднуючись до кола дослідників, які мають намір покращити науково-теоретичне підґрунтя для запровадження якісних змін в організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки дорожнього руху, ми запропонували деякі кроки щодо вдосконалення адміністративно-правової відповідальності за порушення правил експлуатації транспортних засобів, передбаченої ст. 121 КУпАП. Переконані, що ці законодавчі зміни є нагальними і важливими, адже значна частина ДТП стається саме через неналежний технічний стан транспортних засобів, а велика кількість постраждалих є, зокрема, наслідком нехтування правилами використання засобів пасивної безпеки на транспорті. Упевнені, що посилення відповідальності осіб, які керують транспортними засобами, що мають технічні несправності і при цьому використовуються для надання послуг із перевезень, а також установлення відповідальності за неналежне використання ременів безпеки не лише для водіїв, а й для пасажирів, є необхідним кроком на шляху підвищення безпеки дорожнього руху, зміцнення режиму законності та стану правопорядку у цій сфері і, як наслідок, збереження здоров'я та життів населення, підвищення рівня публічної безпеки й порядку.

Список бібліографічних посилань: 1. Парасюк В. М., Демків Р. Я., Когут В. М. Безпека дорожнього руху : навч. посіб. Львів : Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2022. 340 с. **2.** Козар Д. Поняття та сутність безпеки дорожнього руху. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 12. С. 176–180. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2019.12.33>. **3.** Воронюк Н. Поняття та структура безпеки дорожнього руху. *Юридичний вісник*. 2022. № 5. С. 254–260. DOI: <https://doi.org/10.32782/uvv.v5.2022.28>. **4.** Метельський І. Д. Практичні аспекти підвищення безпеки дорожнього руху на території Тернопільської області // Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листопа. 2021 р.) : електрон. наук. вид. / уклад.: А. В. Калініна ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. С. 72–74. URL: <https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2022/01/Державна-політика-у-сфері-убезпечення-дорожнього-руху.pdf#page=73> (дата звернення: 20.09.2023). **5.** Данильченко Ю. Б. Проблемні питання розроблення та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту // Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листопа. 2021 р.) : електрон. наук. вид. / уклад.: А. В. Калініна ; НДІ вивч. проблем злочинності

ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. С. 50–52.
URL: <https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2022/01/Державна-політика-у-сфері-убезпечення-дорожнього-руху.pdf#page=51> (дата звернення: 20.09.2023).

Надійшла до редколегії 09.10.2023

Прийнята до опублікування 22.10.2023



Halkina O. M., Ivanov A. O. Addressing certain issues of administrative and legal regulation of liability for violation of legal requirements for the safety of vehicle operation in Ukraine

Unfortunately, the state of law and order on the roads of Ukraine is extremely disappointing, and the sad statistics of road accidents and people injured in them are quite convincing. It is clear that this situation is not normal and poses a threat to individuals, including Ukrainian citizens, as well as to the public and state interests in general. The urgency and importance of road safety issues is emphasised by both academics and the official authorities, who have a strategic vision of the key issues in this area and ways to address them. However, despite this, no significant positive results have been achieved so far.

There are many problems that prevent effective road safety, not least of which is the large number of gaps and shortcomings in the current legislation that need to be addressed. Particular attention should be paid to improving administrative liability for violations of vehicle operation rules by drivers and passengers. The relevance of these particular aspects of road safety is due to the fact that the use of vehicles with technical malfunctions, converted in violation of the requirements established by law, causes a significant number of road accidents, and violation of the rules for the use of passive safety equipment (in particular, seat belts) leads to an increase in the number of people injured in road accidents, as evidenced by the statistics provided by the Department of Patrol Police of Ukraine

In view of the above, the article proposes some steps to improve administrative liability under Article 121 of the Code of Ukraine on Administrative Offences. Obviously, improvement of the road traffic safety regime requires improvement of various preventive measures, which are undoubtedly of a priority nature, but legal liability, which is an important tool for maintaining the rule of law in this area, cannot be neglected. Expanding the scope of liability for drivers who operate vehicles with technical problems and whose use is prohibited by law, as well as imposing sanctions for improper use of seat belts not only on drivers but also on passengers, should, in our opinion, have a positive impact on the state of lawfulness in the field of vehicle safety and, as a result, on the dynamics of road accidents and the number of people injured in them.

Key words: road safety, cargo, dangerous goods, large vehicle, heavy vehicle, passenger, passive safety equipment.

