

УДК 342.951+351.811

DOI: 10.31733/17-03-2023-204-206

**Роман МИРОНЮК**

професор кафедри адміністративного права,  
процесу та адміністративної діяльності  
Дніпропетровського державного  
університету внутрішніх справ,  
доктор юридичних наук, професор

### **ОКРЕМІ ПИТАННЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗАХОДІВ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ**

Попри посилення відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху ця група правопорушень є найбільш поширеною та піддається найбільшій увазі з боку наукової спільноти. Одним із різновидів цієї групи правопорушень є адміністративні правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури, які є досить поширеними в адміністративно-деліктній сфері суспільних відносин, і пов'язано це, з однієї сторони – з суттєвим місцем у сфері дорожньої інфраструктури (зокрема автомобільних доріг) в національній мережі переміщення товарно-матеріальних цінностей (більше 50 % сировини, продукції, транспортних засобів та засобів виробництва імпортується в Україну та експортується з України автомобільним транспортом), особливо починаючи з 24.02.2022 року з моменту повномасштабного військового вторгнення росії на територію України, блокуванням морських перевезень – доля перевезень автомобільним транспортом в Україні збільшилась до 70 %; таким чином з моменту військової агресії в системні транспортного трафіку автомобільний транспорт займає 70 %, залізничний – 20 %; морський – 10 % (за рахунок функціонування зернового коридору [1]); повітряний – 0 %.

З іншої сторони значна поширеність правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури пояснюється низьким рівнем превентивної діяльності, пов'язаної з попередженням правопорушень, що вчиняються у сфері будівництва, експлуатації та утримання дорожньої інфраструктури. Так, за офіційними даними Державної служби України з безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпека), органу, який відповідно до законодавства здійснює державний нагляд (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті у 2021 році до адміністративної відповідальності за порушення перевезень пасажирів та вантажу автомобільним транспортом було притягнуто 48 тис. фізичних та юридичних осіб, накладено штрафних санкцій за їх порушення на суму майже 180 млн. грн. В 2021 році до державного бюджету за рахунок сплати штрафів за вчинення вищевказаних адміністративних правопорушень надійшло близько 120 млн. грн. [2].

Попри досить вагомні показники застосування заходів адміністративної відповідальності за вчинення даних правопорушень, значна частина їх залишається невиявленими (латентними), що зумовлено, у тому числі, складнощами в їх нормативному визначенні та механізмі застосування заходів адміністративної відповідальності за їх вчинення. Окрім того, що існує потреба систематизації правопорушень у цій сфері та законодавчої деталізації складів таких правопорушень та ефективності адміністративних санкцій, проблемними є питання визначення підстав адміністративної відповідальності за правопорушень що посягають на порядок та безпеку перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом.

Аналіз складів даних правопорушень надає можливість стверджувати про відсутність чіткої їх системи та однозначності розуміння окремих правових категорій, що потребує їх наукового аналізу в межах окремого дослідження. Однак звернемо увагу на окремі шляхи удосконалення нормотворчої техніки при побудові норм, які встановлюють відповідальність за порушення у сфері дорожньої інфраструктури.

По-перше, виключно в одній нормі, яка встановлює відповідальність за порушення у сфері дорожньої інфраструктури (як додаткового об'єкту посягання), які є наслідком порушення правил дорожнього руху, а саме в статті 124 КУпАП «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна»

передбачено застосування адміністративного стягнення – позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року. Вважаємо застосування даної санкції в цій нормі є не доречним, тобто таким яке не відповідає сутності правопорушення – порушення правил дорожнього руху та таким, що закладає корупційні ризики в діяльності органу, який уповноважений здійснювати розгляд даної справи – суду. Слід погодитись з Юніним О. та Логвиненко Б., що «в більшості випадків у водіїв відсутній прямий умисел щодо завдання шкоди дорожнім спорудам, частіше всього це відбувається як наслідок недотриманням дистанції, перевищення дозволеної швидкості руху і є виключно порушенням, яке посягає на безпеку дорожнього руху» [3, с. 33-41]. У зв'язку з цим пропонуємо виключити стягнення у вигляді «позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року» з санкції статті 124 КУпАП, залишивши тільки штрафну санкцію. В той же час положення про обов'язкове відшкодування шкоди завданої в результаті порушення дорожньої інфраструктури та або пошкодження інших транспортних засобів має бути тлумачення в підзаконних нормативних актах [4].

По-друге, доцільно відмежувати склади правопорушень, передбачених частиною 1 статті 128-1 КУпАП, а саме: «порушення або невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, на підприємствах, в установах та організаціях усіх форм власності під час виготовлення та ремонту транспортних засобів і деталей до них або встановлення на них інших предметів додаткового обладнання, не передбаченого конструкцією транспортного засобу» та «порушення або невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху під час будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів і дорожніх споруд». А вже тут наявні різні об'єкти посягання, а саме: в першому випадку – «правила, норми і стандарти, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, під час виготовлення та ремонту транспортних засобів і деталей до них», в другому – «правила, норми і стандарти, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху під час будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг». Крім того різними є суб'єкти відповідальності: посадові особи, відповідальні за дотримання технічних норм на виробництві, ремонту автотранспорту та посадові особи, відповідальні за дотримання норм при будівництві, реконструкції, ремонті та утриманні автомобільних доріг.

По-третє, необхідно запровадити спочатку адміністративну а в подальшому можливо і кримінальну відповідальність за порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів мостовими переправами, що створює значну загрозу їх поступовому руйнуванню.

Наразі така відповідальність встановлена за порушення цих правил шляхом проїзду автомобільними дорогами та залізничними переїздами, які зазнають значного навантаження та поступового руйнування дорожньої інфраструктури. Відповідальність за такі діяння передбачена статтею 132-1 КУпАП «Порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами», яка зазнала суттєвого оновлення в 2021 році, в період активного будівництва та оновлення дорожнього покриття в межах програми Президента України «Велике будівництво» з прийняттям Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю» від 29 червня 2021 року № 1582-ІХ [5], яким посилено відповідальність за перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм під час руху великогабаритними і великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами з відповідною відсотковою градацією цього перевантаження та відповідно градацією штрафних санкцій за таку діяльність. Необхідно засвідчити дієвість таких змін, які призвели до зменшення випадків перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм під час руху великогабаритними і великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами. Однак, як свідчить аналіз статистики застосування заходів адміністративної за такі діяння, наведений на початку статті, такі випадки є ще доволі частими попри застосування значних штрафних санкцій, але це питання культури, свідомості та невідворотності покарання. Водночас найбільшої шкоди такі перевезення завдають мостовій інфраструктурі, будівництво та реконструкція якої потребує значних фінансових витрат і відповідно мають знайти відповідні адекватні мірі реагування засобом встановлення ефективних заходів відповідальності за їх вчинення.

1. Зерновий коридор: перші підсумки відновлення агроекспорту з України. Стаття від 08.11.2022 р. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-ato/3561950-zernovij-koridor-persi-pidsumki-vidnovlenna-agroeksportu-z-ukraini.html>.

2. Звіт про надходження та використання коштів загального фонду (форма № 2д) за 2021 рік. URL: [https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/\\_pdf/form\\_f2\\_gik\\_2021.pdf](https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/_pdf/form_f2_gik_2021.pdf).

3. Юнін О. С., Логвиненко Б. О. Окремі питання застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення у сфері дорожньої інфраструктури. Юридичний вісник. 2022. № 4. С. 33-41.

4. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-Х. Відомості Верховної Ради УРСР. 1984. № 51. Ст. 1122.

5. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю: Закон України від 29.06.2021 р. № 1582-IX. Відомості Верховної Ради України. 2021. № 36. Ст. 304.

УДК 342.951+342.78

DOI: 10.31733/17-03-2023-206-208

**Сергій ПОТЕРЯЙКО**

заступник начальника  
науково-організаційного відділу,  
кандидат військових наук, доцент

**Ксенія БСЛКОВА**

старший науковий співробітник  
науково-організаційного відділу,  
доктор наук з державного  
управління, професор

**Олександр ТВЕРДОХЛІБ**

професор кафедри державного  
управління у сфері цивільного захисту

доктор наук з державного управління, доцент  
(Інститут державного управління  
та наукових досліджень  
з цивільного захисту)

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПРАВОВОГО МЕХАНІЗМУ  
ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ЗАДЛЯ ГАРАНТУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ  
БЕЗПЕКИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Виявлення особливостей та проблемних аспектів функціонування правового механізму державного управління структурами сфери цивільного захисту (далі – ЦЗ) щодо забезпечення державної безпеки України в умовах воєнного стану є наразі актуальною проблемою.

Відповідно до положень [1] національна безпека України – це захищеність національних інтересів України від реальних та потенційних загроз, якими є життєво важливі інтереси людини, суспільства і держави, реалізація яких забезпечує так само безпечні умови життєдіяльності громадян. Водночас спроможності складових сектора безпеки та оборони (далі – СБОУ), зокрема органів управління та сил ЦЗ, Державної служби України з надзвичайних ситуацій (далі – ДСНС) щодо створення безпечних умов життєдіяльності населення виявляються під час проведення комплексного огляду – процедури оцінювання їх стану і готовності, за результатами якої визначаються заходи, спрямовані на досягнення ними необхідних спроможностей до виконання завдань за призначенням у поточних і прогнозованих умовах безпекового середовища.

Разом з тим, ДСНС здійснює заходи щодо захисту населення і територій від надзвичайних ситуацій (далі – НС), запобігання їх виникненню, ліквідації наслідків тощо. Заразом, відповідно до [2] для системного захисту України від загроз національній безпеці керівництво держави вважає за необхідне здійснювати заходи щодо розвитку СБОУ, зокрема завдяки оптимізації державної системи ЦЗ через удосконалення її структури та