

УДК 342.9

О. В. Запотоцька*доктор юридичних наук, доцент кафедри
адміністративного, фінансового та інформаційного права
Київського національного торговельно-економічного університету***В. О. Тімашов***доктор юридичних наук, доцент кафедри
адміністративного, фінансового та інформаційного права
Київського національного торговельно-економічного університету*

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЗАКОНОДАВЧІ НОВАЦІЇ ЩОДО ПОСИЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ЇХ ВЧИНЕННЯ

Вступ. Важливе місце в суспільному житті держави посідають процеси, пов'язані з дорожнім рухом, явища, що його супроводжують, та їх наслідки, зокрема шкода, якої зазнає суспільство від дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Одними з головних причин високого рівня аварійності на автошляхах з вини водіїв, крім низького рівня транспортної дисципліни учасників дорожнього руху, є перевищення швидкості, недотримання дистанції, недотримання черговості проїзду, неуважність і особливо нетверезий стан, що призводить до тяжких наслідків. Також велика частка ДТП з вини пішоходів за таких причин: перехід у невстановленому місці, проходження уздовж проїзної частини, нетверезий стан. Особливою причиною ДТП з появою новітніх технологій потрібно виділити таку категорію осіб, які керують колісними засобами, що не належать до транспортних засобів (електросамокатами, гіроскутерами, спідвеями, моноколесами та ін.), але за конструктивними можливостями здатні переміщувати (перевозити) людину, а також пішоходів, які рухаються по проїзній частині, або у невстановлених місцях, з'являються раптово безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, передусім у стані сп'яніння, або в темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості без використання світлоповертальних елементів (стрічки, наклейки, жилети, чи розміщення таких елементів на зовнішньому одязі), переходять проїзну частину з увімкненими засобами зв'язку (навушниками), а також невиконання інших Правил дорожнього руху [1].

Актуальність та необхідність у вирішенні проблеми правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху (або дорожньо-транспортних правопорушень) зумовлена, як зазначає В. Г. Сюрвачик, суттєвим збільшенням кількості джерел підвищеної небезпеки, зокрема транспортних засобів, а також підвищенням вимог до осіб, які керують ними. Потужні технічні характеристики сучасної техніки передбачають інтенсивну психічну діяльність водія. З огляду на обмежені психофізичні

можливості людини, зазначені чинники спричиняють високу ймовірність учинення автотранспортних правопорушень [2, с. 158].

Проблема безпеки дорожнього руху завжди була актуальною для нашої країни. Збільшення кількості ДТП через помилки водіїв, спричинених так званим людським фактором, водіння у стані алкогольного або іншого сп'яніння, психофізіологічний відбір водіїв, спонукає психофізіологів та психологів вивчати особливості поведінки водіїв на дорозі [3, с. 284].

Згідно зі Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості ДТП та їх негативних наслідків. Так, за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), дорожньо-транспортний травматизм на сьогодні є однією з найбільших проблем охорони здоров'я, унаслідок ДТП у світі щорічно гине близько 1,25 млн осіб. Щорічна шкода від ДТП становить майже 3% світового валового доходу. За прогнозами, у 2030 році ДТП можуть стати однією з головних п'яти причин смертності людей у світі [4].

На жаль, Україна вносить до світової статистики досить вагомий частку ДТП, яка значно перевищує аналогічні показники інших країн. Масштаби тяжких наслідків ДТП в Україні значно випереджають аналогічні показники більшості держав світу. Щорічно на шляхах України гинуть десятки тисяч людей і ще більше отримують різного ступеня тілесні ушкодження. За рівнем аварійності наша держава посідає одне із перших місць у світі [5, с. 574]. Зокрема, за статистичними даними, в Україні щодоби в ДТП гине від 10 і більше осіб, більше 100 осіб отримують тілесні ушкодження різних ступенів тяжкості. Особливої уваги заслуговують статистичні дані аварійності з причини керування особами в нетверезому стані транспортними засобами [4].

Метою наукової статті є аналіз правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху (дорожньо-транспортних правопорушень), зокрема передбаченого статтею 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) [6], а також внесення пропозицій до законодавчих новацій щодо посилення адміністративної відповідальності за їх вчинення для створення безпечних умов для учасників дорожнього руху, збереження життя і здоров'я громадян, а також підвищення ефективності впливу на дисципліну учасників дорожнього руху з чітким визначенням правових санкцій за вчинені правопорушення та забезпечення належного рівня реалізації прийнятих рішень в адміністративних справах у сфері безпеки дорожнього руху.

Відповідно до мети окреслено **завдання** дослідження:

- проаналізувати правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху (дорожньо-транспортні правопорушення), зокрема передбаченого ст. 127 КУпАП;

- дослідити недоліки нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху та запропонувати внесення змін до них;

- підтримати законодавців щодо посилення відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху;

- запропонувати посилити відповідальність за керування транспортними засобами особою, яка перебуває в стані алкогольного сп'яніння або в стані, викликаному вживанням наркотичних або інших одурманюючих засобів, шляхом унесення відповідних змін до КУпАП;

- запропонувати закріпити статус осіб, які керують колісними засобами, що не належать до транспортних засобів (електросамокатами, гіроскутерами, спідвеями, моноколесами та ін.), але за конструктивними можливостями здатні переміщувати (перевозити) людину, у Законі України «Про дорожній рух» та Правилах дорожнього руху;

- упровадити відповідальність пішоходів, які рухаються по проїзній частині, або у невстановлених місцях, з'являються раптово безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, передусім у стані сп'яніння, або у темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості без використання світлоповертальних елементів (стрічки, наклейки, жилети, чи розміщення таких елементів на зовнішньому одязі), переходять проїзну частину з увімкненими засобами зв'язку (навушниками), а також невиконання інших Правил дорожнього руху.

Виклад основного матеріалу. Статистика ДТП в Україні щодня доводить, що за розміром та характером заподіяваної шкоди дорожньо-транспортні правопорушення значно переважають умисні правопорушення, які звичайно перебувають у центрі уваги науковців.

Дорожньо-транспортні правопорушення належать до правопорушень, учинених з необережності, під якими розуміють сукупність усіх учинених за необережної вини правопорушень у формі недбалості та самовпевненості на території країни за певний проміжок часу і характеризуються кількісними (станом і динамікою) і якісними (структурою) показниками. Серед усіх правопорушень, учинених з необережності, автотранспортні належать до технічної необережності, тобто вчинених у сфері дії або використання технічних засобів, машин, механізмів та інших джерел підвищеної безпеки [2, с. 160].

Причинами ДТП в Україні є перевищення максимально дозваної швидкості руху транспортного засобу, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, недотримання безпечної дистанції, керування транспортним засобом у стані сп'яніння. Щорічно на шляхах України гинуть десятки тисяч людей і ще більше отримують різного ступеня тілесні ушкодження. За рівнем аварійності наша держава посідає одне з перших місць у світі [5, с. 574–575].

Як свідчить статистика, більш 66% усіх правопорушень відбувається з вини водіїв, 25–30% – з вини пішоходів. З вини водіїв *індивідуальних* автомобілів сталося більше 60% усіх смертей і травм. 20% ДТП допускають *н'яні водії*. Середня кількість потерпілих за коефіцієнтом на 10 тис. населення становила вісім чоловік, кількість ДТП на 10 тис. транспортних одиниць – 16553 чоловік. Через *незадовільний стан вулиць і доріг* трапляється 18% усіх ДТП. Перше місце за кількістю аварій посідають дороги обласних центрів, останнє – селищні та районні. Пік автотранспортних правопорушень спостерігається у квітні й вересні, у годинах доби – 17.00–19.00 і 22.00–24.00. У квітні відбувається масовий виїзд на автошляхи водіїв індивідуального транспорту: автомобілістів, мотоциклістів, велосипедистів. Вересень – місяць повернення з відпусток автолюбителів, початок занять у навчальних закладах, інтенсифікації сільгоспперевезень [7, с. 167–168].

Найбільш характерними *видами ДТП* є такі: зіткнення транспортних засобів – 29,8%; перекидання транспортних засобів – 17,6%; наїзд транспортних засобів на перешкоду – 5,2%; наїзд транспортних засобів на пішохода – 36,8%; наїзд транспортних засобів на велосипедиста – 2,9%; падіння пасажирів – 1,5%; інші події – 1,6%. Більш 66% усіх автотранспортних правопорушень скоюється з вини водіїв, 25–30% – з вини *пішоходів* [8, с. 408].

Отже, структура автотранспортних правопорушень має свою специфіку, у якій виділяються: злочини зі смертельними наслідками чи пораненнями; дитячий травматизм; з чийої вини настали суспільно небезпечні наслідки: з вини водіїв чи

пішоходів; злочини з вини водіїв автотранспорту, що належить юридичним чи фізичним особам; тяжкість наслідків визначається кількістю загиблих на 100 потерпілих; віктимологічний показник у вигляді соціально-демографічних характеристик загиблих і травмованих; регіональне поширення правопорушень; тимчасові особливості – щільність за місяцями року і часом доби; співвідношення видів порушень правил дорожнього руху, що спричинили кримінальні наслідки; поширеність за видами доріг [7, с. 168].

Визначаючи умови, пов'язані з людським фактором, тобто учасниками дорожнього руху, В. І. Жулев зазначив, що вони пов'язані, насамперед, з безкарністю за минулі адміністративні правопорушення. Істотно впливають на криміногенність людського фактору автотранспортних правопорушень психофізіологічні властивості осіб, які керують транспортними засобами (розбещеність, безвідповідальність, зневага до заборон і відсутність самодисципліни). Слабка професійна підготовка водіїв в автошколах, а для пішоходів – пропаганда правил безпеки в освітніх установах, трудових колективах і за місцем проживання, недоліки системи перепідготовки водіїв автолюбителів в автосекторах також впливають на формування низької культури поведінки на автодорогах [9, с. 174].

Як зазначає В. В. Доненко, сучасні досягнення багатьох галузей науки і техніки змушують по-новому розглядати питання правового регулювання суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням впливу на них науково-технічного прогресу, «оновленого погляду на суспільне призначення адміністративного права» [10, с. 82].

На наше переконання, на сьогодні значна кількість ДТП скоюється з вини не лише таких учасників дорожнього руху, як водії, пішоходи, велосипедисти, а й осіб, які керують колісними засобами, що не належать до транспортних засобів (електросамокатами, гіроскутерами, спідвеями, моноколесами та ін.), але за конструктивними можливостями здатні переміщувати (перевозити) людину. Такі учасники дорожнього руху, грубо ігноруючи правила дорожнього руху, рухаються дорогами та вулицями, переходять вулиці в непередбачених для цього місцях, у тому числі й у стані сп'яніння, а також діють самовпевнено або недбало в темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості без використання світлоповертальних елементів, або раптово з'являються на проїзній частині.

Нині в нормативно-правових актах України не закріплено статус осіб, які керують колісними засобами, що не належать до транспортних засобів (електросамокатами, гіроскутерами, спідвеями, моноколесами та ін.), але за конструктивними можливостями здатні переміщувати (перевозити) людину.

Відповідно до ч. 2 ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» [11], до учасників дорожнього руху належать не лише водії транспортних засобів, а й, зокрема, і пішоходи.

На нашу думку, ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» [11] потрібно доповнити частиною третьою, в якій до учасників дорожнього руху внести осіб, які керують колісними засобами, що не належать до транспортних засобів (електросамокатами, гіроскутерами, спідвеями, моноколесами та ін.), але за конструктивними можливостями здатні переміщувати (перевозити) людину.

У Верховній Раді України протягом 2019–2020 рр. зареєстровано низку законопроектів про внесення змін до КУпАП [6] щодо посилення відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху», зокрема: 1) проект Закону України «Про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху» від 27 грудня 2019 р. (реєстр. № 2697) [12]; 2) проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо використання світлоповертальних елементів пішоходами» від 27 грудня 2019 р. (реєстр. № 2694) [13].

Метою прийняття даних законопроектів є підвищення ефективності впливу на дисципліну пішоходів як учасників дорожнього руху, а також покращення рівня безпеки на автошляхах. Розроблення проекту Закону України «Про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху» обумовлене необхідністю виправлення ситуації щодо різкого рівня невідповідності розміру штрафів, які застосовуються до учасників дорожнього руху за порушення правил дорожнього руху. У другому законопроекті йдеться про безвідповідальне ставлення учасників дорожнього руху до власної безпеки, як водіїв, пасажирів транспортного засобу або мотоцикла, так і пішоходів. З метою привернення уваги до себе, пішоходи під час перебування на проїзній частині дороги (вулиці) повинні виділити себе шляхом використання світлоповертальних елементів (стрічка, наклейка, жилет) або мати такі елементи на зовнішньому одязі.

Як зазначено в Пояснювальній записці до проекту Закону України «Про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху» [14], ч. 5 ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» [10] встановлює низку обов'язків для всіх учасників дорожнього руху, у тому числі й знати та неухильно дотримуватися вимог Правил дорожнього руху, створювати безпечні умови для

дорожнього руху, не завдавати своїми діями або бездіяльністю шкоди підприємствам, установам, організаціям і громадянам. При цьому рівень відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху явно не відповідає рівню суспільної небезпеки вчинюваних ними дій та розміру і характеру шкоди (у тому числі й потенційної), заподіяної іншим учасникам дорожнього руху.

Підтримуючи ініціативу законодавців щодо посилення відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху, пропонуємо внести зміни до статті 127 КУпАП «Порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин», а саме:

1) назву ст. 127 КУпАП викласти в такій редакції: «Стаття 127 Порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами, погоничами тварин, а також особами, які керують гужовим транспортом, іншими колісними засобами, що не належать до транспортних засобів, але за конструктивними можливостями здатні переміщувати (перевозити) людину;

2) ч. 1 ст. 127 КУпАП викласти в такій редакції: «Ігнорування сигналів регулювання дорожнього руху пішоходами, велосипедистами, погоничами тварин, а також особами, які керують гужовим транспортом, іншими колісними засобами, що не належать до транспортних засобів, але за конструктивними можливостями здатні переміщувати людину (самокатами, гіроскутерами, спідвеями, гіробордами, моноколесами та ін.), перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або раптово безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, особливо у стані сп'яніння, або в темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості без використання світлоповертальних елементів (стрічка, наклейка, жилет) або мати такі елементи на зовнішньому одязі), а також невиконання інших правил дорожнього руху, – караються накладенням штрафу в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян»;

3) ч. 2 ст. 127 КУпАП викласти в такій редакції: «Ті самі порушення, вчинені особами, зазначеними в частинах першій або другій цієї статті, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, – караються накладенням штрафу в розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

Спостерігається позитивний результат нещодавнього запровадження більш високих штрафів за керування автотранспортом у стані сп'яніння. Водночас поліцейські у своїй діяльності при визначенні стану алкогольного сп'яніння керуються двома нормативно-правовими актами: 1) Інструкцією 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, що затверджена наказом МВС та МОЗ № 1452/735 від 11 листопада 2015 р. [15]; 2) Порядком направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду, що затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 р. № 1103 [16]. Але ці нормативно-правові акти не передбачають порядку виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, у пішоходів, велосипедистів, погоничів тварин, передусім осіб, які керують гужовим транспортом, іншими колісними засобами, що не належать до транспортних засобів, але за конструктивними можливостями здатні переміщувати людину (самокатами, гіроскутерами, спідвеями, гіробордами, моноколесами та ін.). Тому необхідно законодавчо врегулювати це питання;

4) також зауважимо щодо неправильного використання у ст. 127 КУпАП терміна «непогора» пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, адже цей термін можна вживати лише у випадку непокори регулювальнику (поліцейському), щодо сигналів світлофора правильно вживати «ігнорування» (або «невиконання»). Тлумачний словник української мови надає визначення непокори як «небажання або відмова підкорятися кому-небудь, слухатися когось», тобто йдеться про особу. У нашому випадку сигнали регулювання дорожнього руху включають не тільки сигнали регулювальника, а й сигнали світлофора, тому вживання поняття «непокори» не охоплює [17].

У зв'язку із внесенням змін до ст. 127 КУпАП та ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» щодо посилення відповідальності пішоходів та інших учасників дорожнього руху, зокрема, осіб, які керують колісними засобами, що не належать до транспортних засобів (електросамокатами, гіроскутерами, спідвеями, моноколесами та ін.), також потрібно внести зміни до Постанови Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 р. № 1306 [18], а саме доповнити перелік заборон визначених для пішоходів у п. 4.14. розділі 4 «Обов'язки і права пішоходів»:

е) допускати самостійний, без нагляду власників/або осіб, які супроводжують, вихід домашніх/одомашнених тварин на проїзну частину;

е) переходити проїзну частину в наушниках;

ж) використовувати мобільні пристрої на ходу та в місцях дорожнього руху;

з) перебувати на проїзній частині в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості без світло-відбиваючих елементів на одязі за межами населеного пункту;

и) пересуватися по проїзній частині за допомогою засобів персональної мобільності (електросамокатами, гіроскутерами, спідвеями, моноколесами та ін.).

Також ми підтримуємо законодавчі ініціативи щодо заборони пішоходам користуватися засобами зв'язку під час переходу проїзної частини, оскільки проїзна частина та залізнична колія є місцем підвищеної небезпеки, її перетин потребує від пішохода посилення уваги з метою уникнення ДТП.

Висновки. Таким чином, прийняття законопроектів України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі порушення у сфері безпеки дорожнього руху» сприятиме запобіганню вчиненню правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, більш стриманій і виваженій поведінці водіїв, пішоходів та інших учасників дорожнього руху на дорогах, що призведе до зменшення кількості ДТП, які завдають незворотної шкоди життю та здоров'ю людини.

Література

1. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306. Дата оновлення: 20.05.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 10.07.2020).
2. Сюрвачик В. Г. Запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням у контексті реформування національної поліції України та законодавчих новацій у сфері безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2018. № 1 (106). С. 158–172.
3. Куценко Д. В., Ющенко В. П. Вплив стану водія на безпеку дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти* : матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 17 листоп. 2017 р.). Кривий Ріг, 2017. 291 с. С. 284–287.
4. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 14 черв. 2017 р. № 481-р. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-р>.
5. Кримінологія: підручник / О. М. Джужа, В. В. Василевич, В. В. Черней, С. С. Чернявський та ін.; за заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. В. В. Чернея; за наук. ред. д-ра юрид. наук, проф. О. М. Джужі. Київ: ФОП Маслаков, 2020. 612 с.
6. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон від 07 груд. 1984 р. № 8073-Х. Дата оновлення: 01.07.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.
7. Кримінологія: навч. посіб. / О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Г. Колб та ін.; за заг. ред. проф. О. М. Джужі. Київ: Прецедент, 2009. 348 с.
8. Кримінологічна віктимологія: навч. посіб. / С. М. Моїсєєв, О. М. Джужа, В. В. Василевич та ін.; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2006. 416 с. С. 407.
9. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий: монография. М., 1989. 224 с.
10. Доненко В. В. Адміністративна відповідальність в системі важелів впливу на безпеку дорожнього руху: реальність та перспектива. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти* : матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 17 листоп. 2017 р.). Кривий Ріг, 2017. 291 с. С. 81–85.
11. Про дорожній рух: Закон України від 30 черв. 1993 р. № 3353-ХІІ. Дата оновлення: 14.06.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>.
12. Про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху: проект Закону України від 27 груд. 2019 р. (реєстр. № 2697). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?id=&pf3511=67816.
13. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо використання світлоповертальних елементів пішоходами: проект Закону України від 27 груд. 2019 р. (реєстр. № 2694). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67813.
14. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху» від 27 груд. 2019 р. (реєстр. № 2697). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?id=&pf3511=67816.
15. Інструкція 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, затв. наказом МВС та МОЗ № 1452/735 від 11 листоп. 2015 р.
16. Порядок направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 17 груд. 2008 р. № 1103.
17. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. Київ; Ірпінськ: Перун, 2009. 1736 с.
18. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 20.05.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.

Анотація

Залотоцька О. В., Тімашов В. О. Деякі аспекти правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та законодавчі новації щодо посилення адміністративної відповідальності за їх вчинення. – Стаття.

Метою статті є аналіз правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху (дорожньо-транспортних правопорушень), зокрема передбаченого статтею 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення, а також внесення пропозицій до законодавчих новацій щодо посилення адміністративної відповідальності за їх вчинення для створення безпечних умов для учасників дорожнього руху, збереження життя і здоров'я громадян, а також підвищення ефективності впливу на дисципліну учасників дорожнього руху. Методологічною основою статті є комплексний підхід, що полягає в поєднанні системно-структурного, формально-логічного, порівняльно-правового методів. Теоретичним підґрунтям стали праці вітчизняних та іноземних учених,

присвячені різним аспектам безпеки дорожнього руху. У процесі дослідження використано діалектичний метод наукового пізнання соціально-правових явищ, що дає змогу об'єктивно визначити закономірності вияву різних аспектів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Структурно-функціональний метод використано для дослідження зв'язків між причинами і наслідками дорожньо-транспортних пригод. Методи теоретичного моделювання застосовано для формування практичних рекомендацій до законодавчих новацій щодо посилення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Наукова новизна статті полягає у висвітленні сегментів у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема новітніх технологій, у зв'язку з чим потрібно виділити таку категорію осіб, які керують колісними засобами, що не належать до транспортних засобів (електросамокатами, гіроскутерами, спідвеями, моноколесами та ін.), але за конструктивними можливостями здатні переміщувати (перевозити) людину, а також пішоходів, які рухаються проїзною частиною, або у невстановлених місцях, з'являються раптово безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, передусім у стані сп'яніння, або в темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості без використання світлоповертальних елементів (стрічки, наклейки, жилети чи мати такі елементи на зовнішньому одязі), переходять проїзну частину з увімкненими засобами зв'язку (навушниками), а також невиконання інших Правил дорожнього руху. Таким чином, прийняття законопроектів України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі порушення у сфері безпеки дорожнього руху» сприятиме запобіганню вчиненню правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, більш стриманій і виваженій поведінці водіїв, пішоходів та інших учасників дорожнього руху на дорогах, що сприятиме зменшенню кількості ДТП, які завдають непоправимої шкоди життю та здоров'ю людини.

Ключові слова: безпека дорожнього руху; дорожньо-транспортні правопорушення; дорожньо-транспортна подія; Правила дорожнього руху; електросамокат, гіроскутери, спідвеї, моноколеси; світлоповертальні елементи (стрічка, наклейка, жилет).

Summary

Zapototska O. V., Timashov V. O. Some aspects of road safety offenses and legislative innovations to strengthen administrative liability for their commission. – Article.

The purpose of the scientific article is to analyze offenses in the field of road safety (road traffic of-

fenses), in particular, provided for in Article 127 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses, as well as submit proposals to legislative innovations to strengthen administrative responsibility for their commission to create a safe environment for road users movement, preservation of life and health of citizens, as well as improving the effectiveness of the impact on the discipline of road users. The methodological basis of the article is an integrated approach, consisting in a combination of system-structural, formal-logical, comparative legal methods. The theoretical basis was the work of domestic and foreign scientists on various aspects of road safety. In the research process, the dialectical method of scientific knowledge of social and legal phenomena was used, it allows you to objectively determine the patterns of manifestation of various aspects of offenses in the field of road safety. The structural-functional method is used to study the relationship between the causes and consequences of road accidents. Theoretical modeling methods have been used to formulate practical recommendations for legislative innovations to strengthen administrative responsibility for offenses in the field of road safety. The scientific novelty of the article is in highlighting segments in the field of road safety, in particular the latest technologies, in connection with which it is necessary to distinguish such a category of people who drive wheeled vehicles that do not belong to vehicles (electric scooters, gyro scooters, speedways, monowheels, etc.), but in terms of design capabilities they are capable of moving (transporting) a person, as well as pedestrians moving along the carriageway, or in unidentified places, appear suddenly immediately in front of vehicles that approach, especially when intoxicated, or at night or in conditions of insufficient visibility without the use of retroreflective elements (tapes, stickers, vests or having such elements on outer clothing), the carriageway is switched on with communications (headphones) turned on, as well as the failure to comply with other traffic rules. Thus, we can conclude that the adoption of draft laws of Ukraine “On Amending Certain Legislative Acts of Ukraine regarding Strengthening Responsibility for Certain Violations in the Field of Road Safety” will help prevent the commission of offenses in the field of road safety, more restrained and balanced behavior of drivers, pedestrians and other road users on the roads and, as a result, will reduce the number of accidents that cause irreparable harm to human life and health.

Key words: road safety; traffic offenses; traffic accident; Traffic Laws; electric scooters, gyro scooters, speedways, monowheels; reflective elements (tape, sticker, vest).