

Литвин Наталія Анатоліївна,
доктор юридичних наук, доцент,
старший науковий співробітник, професор кафедри
адміністративного права і процесу та митної безпеки,
Університет державної фіскальної служби України
м. Ірпінь, Україна

Литвин Олександр Валерійович,
кандидат юридичних наук, доцент, начальник відділу
з питань надання адміністративних послуг
Виконавчого комітету Гостомельської селищної ради,
смт Гостомель, Україна

АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЯК СКЛАДОВА МЕХАНІЗМУ ПРОТИДІЇ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Статтю присвячено дослідженню сучасного стану адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері дорожнього руху в Україні. Зазначено, що аналіз чинного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху свідчить про неможливість його удосконалення без переосмислення значення інституту адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху. На основі звітів ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій визначено, що в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП є одним із найвищих у Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким.

Констатовано, що крім законодавчих ініціатив, необхідні додаткові заходи з оптимізації дорожнього руху щодо впорядкування відносин між його учасниками.

Ключові слова: адміністративна відповідальність, дорожній рух, правопорушення, безпека.

Упродовж останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) та їхніх негативних наслідків. Так, за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (далі – ВООЗ), дорожньо-транспортний травматизм наразі є однією з найбільших проблем охорони здоров'я, і, за прогнозами, у 2030 році ДТП може стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі [9]. Саме тому боротьба з транспортною аварійністю потребує залучення всіх інститутів громадянського суспільства, кардинальних змін законодавства, впровадження інноваційних методик і технологій, налагодження плідної міжнародної співпраці. Упродовж останніх років у цьому напрямі здійснено досить багато: проведено реформу законодавства України про дорожній рух, оновлено Правила дорожнього руху,

поширено юридичну відповідальність за їх порушення, запроваджено обов'язкове цивільне страхування власників транспортних засобів, затверджено національну стратегію підвищення безпеки дорожнього руху, створено мережу координаційних рад з питань дорожньої безпеки, ратифіковано важливі міжнародні угоди. Однак загалом наявна система забезпечення безпеки дорожнього руху далека від досконалості. Навіть при порівняно ефективній роботі окремих ланок загальні результати її функціонування не є задовільними [3].

Невід'ємною частиною правового регулювання діяльності державних органів є встановлення юридичної відповідальності за правопорушення у досліджуваній сфері. Незважаючи на те, що до КУпАП досить часто вносяться зміни й доповнення, правозастосування свідчить про необхідність більш детального його доопрацювання. Ця обставина у контексті наявних проблем функціонування інформаційної системи України вказує на необхідність подальшого вдосконалення не лише механізму правового захисту інтересів суб'єктів правовідносин у сфері безпеки дорожнього руху, а й поліпшення ефективності заходів впливу за порушення норм чинного законодавства в діяльності правоохоронних органів [6, с. 322].

Згідно зі Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481-р, серед інших основними напрямками реалізації зазначеної стратегії є “проведення аналізу та удосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою забезпечення відповідності найкращим законодавчим стандартам, які діють в країнах Європи з найбезпечнішими дорожньо-транспортними системами; розроблення законодавства про дорожній рух з метою врегулювання всіх сфер життєдіяльності, у тому числі питання відповідальності за вчинені правопорушення та більш суворого покарання злісних порушників; запровадження проведення наукових та науково-технічних досліджень у сфері безпеки дорожнього руху з метою оцінки ефективності заходів, спрямованих на підвищення безпеки, комфорту та культури дорожнього руху” [12].

У цьому сенсі одним із наріжних каменів активізації процесу переходу від застарілих, архаїчних до інноваційних дослідницьких моделей є створення нової наукової адміністративно-правової доктрини, яка б враховувала принципові зміни у погляді на суспільне призначення адміністративного права, розуміння його як права забезпечення і захисту прав людини [2, с. 67]. До того ж, аналіз чинного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху свідчить про неможливість його удосконалення без переосмислення значення інституту адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху.

На сьогодні адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху зростає і у суспільстві ширяться пропозиції щодо чергового її посилення через високий рівень ДТП на дорогах України. Останні важливі зміни у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху були введені Законом України від 14 липня 2015 року “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху” [7]. Так, внесено значні зміни до порядку та видів адміністративних стягнень, що існували у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. По-перше, введено новий вид стягнень (саме вид стягнень, адже ним додано статтю 24 КУпАП “Види

адміністративних стягнень”) – штрафні бали, по-друге, встановлено особливий порядок їх застосування, по-третє, штрафи встановлено з чітко визначеним розміром без будь-якої альтернативи щодо як самої суми, так і накладення адміністративного стягнення загалом, по-четверте, суттєво зменшено кількість складів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, за які передбачено таку санкцію як попередження.

Законом України від 7 липня 2016 року “Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції” [8] внесено важливі зміни до статті 25 КУпАП, за якими оплатне вилучення, конфіскація предметів та позбавлення права керування транспортними засобами можуть застосовуватися як основні та як додаткові адміністративні стягнення, у зв’язку з чим суттєво посилюється потенціал наявних санкцій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Водночас у статті 130 КУпАП встановлено конкретні стягнення за адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, серед яких: керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп’яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Такі порушення тягнуть за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік, а на інших осіб – накладення штрафу в розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті, тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк три роки і на інших осіб – накладення штрафу у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого. Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, за відмову від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, тягнуть за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двох тисяч чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк десять років і на інших осіб – накладення штрафу у розмірі двох тисяч чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням

© Lytvyn Natalia, Lytvyn Oleksandr, 2020

транспортного засобу чи без такого. Вживання водієм транспортного засобу після дорожньо-транспортної пригоди за його участю алкоголю, наркотиків, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), або після того, як транспортний засіб був зупинений на вимогу поліцейського, до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого огляду, тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк п'ятнадцять діб з позбавленням права керування транспортними засобами терміном на три роки [5].

Водночас на фоні таких змін законодавства відповідно до звіту першого заступника начальника Департаменту патрульної поліції України Олексія Білошицького під час Національного Форуму з безпеки на транспорті, тільки у першому кварталі 2019 року в Україні сталося 47445 дорожньо-транспортних пригод, в яких загинули 822 людини. За його словами, головною причиною ДТП є перевищення швидкості руху. “Частка ДТП у результаті перевищення швидкості руху становить 35 %, порушення правил маневрування – 20 %, порушення правил проїзду перехресть – 8 %, порушення правил переїзду переходів – 8 % і недотримання безпечної дистанції – 6 %” [9].

Зазначимо, що в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП є одним із найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово вказували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій.

Отже, як бачимо, ситуація відповідно до статистики виглядає не досить обнадійливою. Проте внесення змін до адміністративного законодавства щодо безпеки дорожнього руху, на нашу думку, має вплинути на зниження негативних показників за окремими напрямками порушень правил дорожнього руху, адже через посилення відповідальності, встановлення додаткових обмежень можна вплинути на ситуацію з безпекою дорожнього руху. У цьому сенсі необхідно зазначити, що у тому ж КУпАП не визначено підстави віднесення тих чи інших правопорушень до “правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху”. Вказане може призвести до безпідставного розширення повноважень будь-яких суб'єктів, що здійснюють діяльність у зазначеній сфері та мають право притягувати осіб до адміністративної відповідальності. До законодавчого визначення чіткого переліку “правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху” застосування положень частини 5 статті 258, в якій зазначено, що “якщо під час складання постанови у справі про адміністративне правопорушення особа осперить допущене порушення і адміністративне стягнення, що на неї покладається, то уповноважена посадова особа зобов'язана скласти протокол про адміністративне правопорушення відповідно до вимог статті 256 КУпАП та правопорушень у сфері забезпечення дорожнього руху, у тому числі зафіксованих в автоматичному режимі” [5] вбачається таким, що суперечить положенням статті 19 Конституції України, яка говорить, що “правовий порядок в Україні ґрунтується на засадах, відповідно до

© Lytvyn Natalia, Lytvyn Oleksandr, 2020

яких ніхто не може бути примушений робити те, що не передбачено законодавством” [4]. Крім того, порушується принцип, закріплений у статті 7 КУпАП: “Застосування уповноваженими на те органами і посадовими особами заходів адміністративного впливу провадиться в межах їх компетенції, у точній відповідності з законом” [5].

Отже, враховуючи, що у самому КУпАП відсутнє чітке визначення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, можна дійти висновку, що тлумачення положень частини 5 статті 258 КУпАП є неоднозначним та потребує внесення відповідних змін щодо визначення категорії “правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху”. За наявних умов до таких правопорушень можуть бути безпідставно віднесені будь-які правопорушення з різних глав КУпАП, наприклад, порушення правил паркування транспортних засобів (стаття 152-1 Глави 11 “Адміністративні правопорушення в галузі житлових прав громадян, житлово-комунального господарства та благоустрою” КУпАП) або ж порушення правил транспортування пестицидів і агрохімікатів, токсичних хімічних речовин та інших препаратів (стаття 83 Глави 7 “Адміністративні правопорушення у сфері охорони природи, використання природних ресурсів, охорони культурної спадщини” КУпАП). Зазначені правопорушення розглядають у першому випадку адміністративні комісії, а у другому – органи державної санітарно-епідеміологічної служби. Відповідно, виникає питання щодо їхніх можливостей виносити постанови без складання протоколу в порядку, визначеному статтею 258 КУпАП. Адже органам Національної поліції така можливість надана лише на підставі того, що статті 80 та 81 мають опосередковане відношення до забезпечення дорожнього руху. Отже, важливим кроком до вирішення цих завдань може бути законодавче визнання адміністративних правопорушень та віднесення до них певних порушень правил дорожнього руху. Саме держава несе відповідальність за формування стратегії протидії правопорушенням, системи заходів та засобів вирішення цих проблем.

Але зазначимо, що крім внесення змін до законодавства щодо посилення відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, та ж Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні виявляє й інші причини виникнення проблеми збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод та їхніх негативних наслідків, до яких відносить: відсутність головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, що призводить до відсутності цілісної системи державного управління безпекою дорожнього руху, нечіткого розподілу функцій, наявності конфлікту інтересів, низького рівня інституціональної спроможності органів державної влади до аналізу, планування та діяльності у зазначеній сфері; недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху; невизначеність основних напрямів та стандартів безпеки дорожнього руху; відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод; відсутність фінансування або механізму фінансування, спрямованого на запобігання та зниження рівня аварійності, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками; недосконалість системи збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди, її обробки, дослідження та аналізу; недостатня відповідність розвитку вулично-дорожньої мережі та її стану інтенсивності

© Lytvyn Natalia, Lytvyn Oleksandr, 2020

транспортного та пішохідного руху; недоступність транспорту та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю; невідповідність швидкісних режимів та надмірна швидкість руху автомобілів, особливо у зонах населених пунктів; низький рівень підготовки водіїв та відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл; недосконалість порядку здійснення контролю за виконанням законодавства в частині дотримання правил дорожнього руху, особливо щодо осіб, які керують транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння та перевищують швидкість; відсутність системи державного нагляду за транспортними засобами та їх відповідністю технічним вимогам сучасних стандартів безпеки; низький рівень виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху; відсутність ефективної системи сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим унаслідок дорожньо-транспортних пригод; відсутність системних заходів з медико-психологічної, функціональної та соціально-професійної реабілітації жертв дорожньо-транспортних пригод [10].

Нам треба усвідомити, що суспільні відносини, які складають дорожній рух, настільки багатоманітні, що забезпечити їх правове регулювання тільки за допомогою правил неможливо. Отже, адміністративна відповідальність є тільки складовою механізмом протидії правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, про що свідчить і історичний аналіз законодавчих змін у зазначеній сфері.

Ще з радянських часів під час врегулювання суспільних відносин чітко проглядався пріоритет держави над інтересами громадян. В основу завжди покладалася гіпотеза про те, що основна причина ДТП полягає в неналежній поведінці громадян під час дорожнього руху, на яку держава впливала шляхом посилення відповідальності. Але необхідно зазначити, що до відповідальності, як правило, притягались водії транспортних засобів, а не відповідні органи, які так чи інакше могли впливати на результат ДТП (створювати необхідні умови для учасників дорожнього руху тощо). Тому, крім законодавчих ініціатив, необхідні додаткові заходи з оптимізації дорожнього руху з упорядкування відносин між його учасниками, наприклад, щодо стану вуличних мереж, технічних засобів забезпечення дорожнього руху тощо. У цьому сенсі сучасні досягнення багатьох галузей науки і техніки змушують по-новому підходити до питання правового регулювання суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням впливу науково-технічного прогресу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адміністративно-правове забезпечення діяльності публічної адміністрації. Адміністративно-правові засади протидії корупції в Україні: матеріали науково-практичного семінару (Київ, 15 жовтня 2015 року) / ред. колегія: О.В. Кузьменко (голова), І.Д. Пастух, О.К. Волох. Київ: ТОВ "Центр учбової літератури", 2015. URL: <https://www.naiu.kiev.ua/zagalnoakademichni-kafedri/kafedra-administrativnogo-prava-i-procesu.htm> (дата звернення: 17.11.2019).
2. Виконавча влада і адміністративне право / за заг. ред. В.Б. Авер'янова. Київ: Видавничий Дім "Ін-Юре", 2002. 668 с.
3. *Гуржій Т.О.* Актуальні проблеми державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху. Адміністративне право і процес. 2012. № 1. URL: <http://aplaw.knu.ua/index.php/arkhiv-pomeriv/1-1-2012> (дата звернення: 17.11.2019).

4. Конституція України від 28.06.1996 (станом на 02.12.2019). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80/para4202> (дата звернення: 02.12.2019).

5. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 (станом на 20.11.2019). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 02.12.2019).

6. *Литвин Н.А.* Реалізація інформаційної політики органами Державної фіскальної служби України: адміністративно-правовий аспект: монографія. Одеса: Гельветика, 2018. 516 с.

7. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 19 липня 2015 року № 596-VIII. Відомості Верховної Ради України. 2015. № 39. Ст. 372.

8. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: Закон України від 7 липня 2016 року № 1446-VIII. Відомості Верховної Ради України. 2016. № 33. Ст. 565.

9. Поліція опублікувала жахливу статистику ДТП: головна причина – перевищення швидкості. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/10541229-policiya-opublikovala-zhahlivu-statistiku-dtp-golovna-prichina-perevishchennya-shvidkosti.html> (дата звернення: 18.11.2019).

10. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481-р. URL: <https://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-p> (дата звернення: 17.11.2019).

REFERENCES

1. *Administrativno-pravove zabezpechennia diialnosti publichnoi administratsii. Administrativno-pravovi zasady protyidii koruptsii v Ukraini: materialy naukovo-praktychnoho seminaru. "Administrative and legal support of public administration activities. Administrative and Legal Principles of Combating Corruption in Ukraine: Materials of a Scientific and Practical Seminar"* (Kyiv, October 15, 2015) / ed. Collegium: O.V. Kuzmenko (Chairman), I.D. Pastukh, O.K. Volokh. Kyiv: LLC Center for Educational Literature, 2015. URL: <https://www.naiu.kiev.ua/zagalnoakademichni-kafedri/kafedra-administrativnogo-prava-i-procesu.htm> (date of application: 17.11.2019) [in Ukrainian].

2. *Vykonavcha vlada i administrativne pravo. "Executive power and administrative law"* / For the General. ed. V.B. Averyanov. Kyiv: In-Yure Publishing House, 2002. 668 p. [in Ukrainian].

3. *Hurzhii T.O.* (2012) Aktualni problemy derzhavnoho kontrolyu u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu. "Actual problems of state control in the field of road safety". *Administrative law and process*. No. 1. URL: <http://applaw.knu.ua/index.php/arkhiv-nomeriv/1-1-2012> (date of application: 17.11.2019) [in Ukrainian].

4. *Konstytutsiia Ukrainy vid 28.06.1996 (stanom na 02.12.2019). "The Constitution of Ukraine of 28.06.1996 (as of 02.12.2019)".* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80/para4202> (date of application: 02.12.2019) [in Ukrainian].

5. *Kodeks Ukrainy pro administrativni pravoporushennia vid 07.12.1984 (stanom na 20.11.2019). "Code of Ukraine on Administrative Offenses of 07.12.1984 (as of 20.11.2019)".* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (date of application: 02.12.2019) [in Ukrainian].

6. *Lytvyn N.A.* (2018) Realizatsiia informatsiynoi polityky orhanamy Derzhavnoi fiskalnoi sluzhby Ukrainy: administrativno-pravovyi aspekt: monohrafiia. "Realization of information policy by the bodies of the State Fiscal Service of Ukraine: administrative and legal aspect": monograph. Odessa: Helvetika. 516 p. [in Ukrainian].

7. *Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo vdoskonalennia rehuliuвання vidnosyn u sferi zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu. "On amendments to some legislative acts of Ukraine on improving the regulation of relations in the field of traffic safety":* Law of Ukraine of July 19, 2015 No. 596-VIII. Information of the Verkhovna Rada of Ukraine. 2015. No.39. Art. 372 [in Ukrainian].

8. *Pro vnesennia zmin do Kodeksu Ukrainy pro administrativni pravoporushennia shchodo posylennia vidpovidalnosti za keruvannia transportnymy zasobamy u stani alkoholnoho, narkotychnoho chy inshoho spianinnia abo pid vplyvom likarskykh preparativ, shcho znyzhuiut uvahu ta shvydkist reaktsii. "On amendments to the code of administrative offenses on strengthening responsibility for driving or alcohol, drugs or other Intoxication or under the influence of drugs that reduce attention*

and speed of response”: Law of Ukraine of July 7, 2016 No. 1446 -VIII. Information of the Verkhovna Rada of Ukraine. 2016. No. 33. Art. 565. [in Ukrainian].

9. Politsiia opublikovala zhakhlyvu statystyku DTP: holovna prychna – perevyshchennia shvydkosti. “Police have released horrific crash statistics: the main reason is speeding”. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/10541229-policiya-opublikovala-zhahlivu-statistiku-dtp-golovna-prichina-perevishchennya-shvydkosti.html> (date of application: 18.11.2019) [in Ukrainian].

10. Pro skhvalennia Stratehiii pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2020 roku. “On approval of the Strategy for improving the level of traffic safety in Ukraine for the period up to 2020”: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine of June 14, 2017 No. 481-p. URL: <https://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-p> (date of application: 17.11.2019) [in Ukrainian].

UDC 342.9:656.13

Lytvyn Natalia,
Doctor of Juridical Sciences, Docent, Senior Research Associate,
Professor at the Department,
State Fiscal Service University of Ukraine,
Irpın, Ukraine
Lytvyn Oleksandr,
Candidate of Juridical Sciences, Docent,
Head of the Administrative Services Department of the Executive
Committee of the Hostomel City Council, Hostomel, Ukraine

ADMINISTRATIVE LIABILITY AS PART OF THE MECHANISM FOR COMBITING ROAD SAFETY OFFENCES

The article is devoted to the study of the current state of administrative liability for road traffic offences in Ukraine. It is noted that the analysis of the current legislation in the field of road safety shows that it is impossible to improve it without rethinking the value of the institution of administrative responsibility for traffic violations.

Pointed out that in Ukraine the death rate and injuries due to road accidents is one of the highest in Europe, and the level of traffic safety remains extremely low, as repeatedly pointed out by experts from the World Bank and other international institutions in their reports.

It has been established that the social relations that make up road traffic are so diverse that it is impossible to ensure their legal regulation only by means of rules. Accordingly, administrative responsibility is only an integral part of the mechanism of counteracting traffic safety offenses, as evidenced by the historical analysis of legislative changes in that area. Since the Soviet times, during the regulation of social relations, the priority of the state over the interests of citizens has been clearly seen. The basis has always been the hypothesis that the root cause of an accident is the misbehavior of citizens during the road traffic, which the state has influenced by increasing accountability. But it should be noted that, as a rule, it was the responsibility

© Lytvyn Natalia, Lytvyn Oleksandr, 2020

DOI (Article): [https://doi.org/10.36486/np.2020.1\(47\).11](https://doi.org/10.36486/np.2020.1(47).11)

Issue 1(47) 2020

<http://naukaipravohorona.com/>

of the drivers of the vehicles, rather than the relevant authorities, which could in some way influence the result of the accident (create the necessary conditions for road users, etc.).

Concluded that in addition to legislative initiatives, additional measures are needed to optimize traffic to streamline relations between its participants, for example, the state of street networks, road maintenance equipment, etc. In this sense, the modern achievements of many branches of science and technology are forcing a new approach to the legal regulation of public relations in the field of road safety, taking into account the impact on them of scientific and technological progress.

Keywords: administrative responsibility, traffic, offenses, safety.

Отримано 17.02.2020