

АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС, ФІНАНСОВЕ ПРАВО, ІНФОРМАЦІЙНЕ ПРАВО

УДК 342.9 (477)

DOI <https://doi.org/10.32782/klj/2023.2.14>

Анохін А. М.,

здобувач кафедри адміністративного та конституційного права
Запорізького національного університету

ХАРАКТЕРИСТИКА СКЛАДУ АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРАВОПОРУШЕННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ. 124 КУПАП: ПИТАННЯ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ

Анотація. Наукова публікація присвячена аналізу та характеристиці складу адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУПАП, яка передбачає відповідальність за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

Зазначається, що вказане адміністративне правопорушення є правопорушенням із матеріальним складом, ключовою умовою настання адміністративної відповідальності згідно із гіпотезою ст. 124 КУПАП є настання наслідків у вигляді пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна. Тому ключовим завданням органів публічної адміністрації є правильна та оперативна фіксація наслідків ДТП засобами фото та відеофіксації, зняття відповідної інформації зі стаціонарних камер зовнішнього відеоспостереження.

Крім того, за особливістю конструкції склад адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУПАП є бланкетно-описовим (перша частина конструкції відсилає суб'єкта правозастосування до Правил дорожнього руху, затверджених постановою КМУ, друга частина описує наслідки їх порушення, за умови настання яких застосовується санкція вказаної статті).

Вказується, що склад адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУПАП є основним, а за структурою – альтернативним, адже приміткою до вказаної статті передбачено можливість звільнення особи від адміністративної відповідальності за умови дотримання визначених у примітці умов.

Охарактеризовано елементи складу вказаного адміністративного правопорушення: об'єкт, особливості об'єктивної сторони, види суб'єктів та відмінні риси суб'єктивної сторони правопорушення.

Сформульовано пропозиції щодо удосконалення юридичної конструкції гіпотези, диспозиції та санкції ст. 124 КУПАП. Зокрема, пропонується доповнити ст. 124 КУПАП частиною другою, якою будуть передбачені такі кваліфікуючі ознаки як: вчинення вказаного правопорушення повторно протягом року, вчинення його у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Відповідно, в санкції частини другої пропонується встановити посилену адміністративну відповідальність за вчинення вказаного правопорушення (за наявності кваліфікуючих ознак).

Ключові слова: дорожньо-транспортна пригода, безпека дорожнього руху, склад правопорушення, кваліфікуючі ознаки, гіпотеза, санкція, посилення відповідальності.

Anokhin A. M. Characteristics of the composition of the administrative offense provided for by Art. 124 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses: issues of theory and practice

Abstract. The scientific publication is devoted to the analysis and characteristics of the composition of the administrative offense provided for in Art. 124 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses, which provides for liability for violations of traffic rules that caused damage to vehicles, cargo, highways, streets, railroad crossings, road structures, or other property.

It is noted that the specified administrative offense is an offense with a material component, the key condition for the onset of administrative liability in accordance with the hypothesis of Art. 124 of the Code of Ukraine on administrative offenses is the occurrence of consequences in the form of damage to vehicles, cargo, highways, streets, railway crossings, road structures or other property. Therefore, the key task of public administration bodies is the correct and prompt recording of the consequences of a traffic accident by means of photo and video recording, and the removal of relevant information from stationary external video surveillance cameras.

In addition, according to the design feature of the administrative offense provided for in Art. 124 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses is blanket-descriptive (the first part of the structure refers the subject of

law enforcement to the Road Traffic Rules, approved by a resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine, the second part describes the consequences of their violation, upon the occurrence of which the sanction of the specified article is applied).

It is indicated that the composition of the administrative offense provided for in Art. 124 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses is the main one, and the structure is alternative, because the note to the specified article provides for the possibility of releasing a person from administrative liability, subject to compliance with the conditions specified in the note.

The elements of the specified administrative offense are characterized: object, features of the objective side, types of subjects and distinctive features of the subjective side of the offense.

Suggestions for improving the legal construction of the hypothesis, disposition and sanction of Art. 124 of the Code of Ukraine on administrative offenses are formulated. In particular, it is proposed to supplement Art. 124 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses, part two, which will provide such qualifying features as: committing the specified offense repeatedly within a year, committing it while under the influence of alcohol or drugs. Accordingly, in the sanction of the second part it is proposed to establish enhanced administrative responsibility for committing the specified offense (if there are qualifying signs).

Key words: *traffic accident, traffic safety, composition of the offense, qualifying features, hypothesis, sanction, increased liability.*

Вступ. Дорожньо-транспортні пригоди є об'єктом посиленого адміністративно-правового регулювання, адже їх наслідком є пошкодження транспортних засобів, спричинення тілесних ушкоджень учасникам дорожнього руху, руйнування транспортної інфраструктури та інші негативні наслідки. В той же час адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, передбачена лише однією частиною ст. 124 КУпАП, що свідчить про спрощений підхід законодавця до врегулювання такого складного та багатоаспектного різновиду адміністративних правопорушень.

Правопорушення, передбачене ст. 124 КУпАП може вчинятися особою повторно, або систематично, наприклад, неодноразово протягом одного року. Крім того, ДТП часто є наслідком керування водієм транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, тому навіть достатньо жорсткі санкції ст. 130 КУпАП не відповідають суспільній шкідливості вказаного адміністративного правопорушення (коли водій у стані сп'яніння є винуватцем ДТП).

Вищезазначеним обґрунтовується актуальність, а також теоретична та практична значимість проведення окремого дослідження, присвяченого характеристиці складу адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП.

Різні аспекти дорожньо-транспортних пригод та проблемні питання забезпечення безпеки дорожнього руху досліджували у своїх працях такі відомі науковці як С. Бутник, В. Введенська, С. Гусаров, М. Долгополова, М. Лазаренко, А. Філіппов та інші відомі фахівці.

Загальній характеристиці адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні присвятили свою роботу В. Сокурєнко та А. Стрижак. Окремі адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки дорожнього руху досліджила О. Салманова.

Зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху досліджували І. Горбачева, Д. Козар, О. Шумейко та інші науковці.

Поняття та різні аспекти складу адміністративних правопорушень досліджили в своїх роботах такі відомі науковці як В.М. Берізко, В.М. Бевзенко, М.Ю. Віхляєв, В.В. Галуцько, А.В. Гуржій, П.В. Діхтієвський, В.В. Доненко, Т.О. Коломоєць, В.К. Колпаков, О.В. Кузьменко, П.С. Лютіков, Р.С. Мельник, А.А. Самойлович, С.Г. Стеценко, К.Є. Цабека та інші.

Проте, питанням характеристики складу адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, приділена недостатня увага, що актуалізує необхідність проведення даного дослідження.

Постановка завдання. Метою наукової публікації є дослідження складу адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, та формулювання пропозицій щодо удосконалення юридичної конструкції вказаної статті КУпАП.

Методологія даної публікації ґрунтується на органічному поєднанні філософських (прийомів та законів діалектики, принципів об'єктивності та історизму), загальнонаукових (системного та структурно-функціонального методів, прийомів логіки) та спеціально-юридичних методів дослідження (формально-юридичного, юридичного моделювання, методів порівняльного правознавства).

Результати дослідження. В доктрині адміністративного права сформувалися установлені підходи до визначення поняття та складу адміністративного правопорушення.

Так, науковці зазначають, що склад правопорушення – це опис діяння у законі. Опис ще не вчиненого, а тільки передбачуваного чи можливого діяння. Для такого опису використовуються лише юридично значущі ознаки, які характеризують діяння як правопорушення. Вони отримали назву конструктивних ознак. Так, склад адміністративного правопорушення становить собою сукупність головних, визначальних ознак, які виділені законодавцем як типові, необхідні і водночас достатні для притягнення особи до юридичної відповідальності [1, с. 25].

К.Є. Цабека зазначає, що під юридичним складом адміністративного правопорушення слід розуміти сукупність основних, визначальних, юридично значущих ознак, за наявності яких протиправне винне діяння (дія чи бездіяльність) можна кваліфікувати як порушення встановлених законом вимог, заборон та обмежень, за вчинення якого передбачена адміністративна відповідальність [2, с. 116].

На думку О.Г. Стрельченко, адміністративним правопорушенням властивий ще цілий ряд характерних ознак, які утворюють їх юридичні склади. Дослідник зауважує, що залежно від юридичних властивостей розрізняють такі ознаки, що мають юридичне значення, і які такого значення не мають. У свою чергу, юридично значущі ознаки можуть входити до юридичного складу правопорушення (так звані конструктивні ознаки), інші ж з них до такого складу не входять (наприклад, обставини, що пом'якшують чи обтяжують відповідальність тощо) [3, с. 138].

Таким чином, для правильної кваліфікації адміністративного правопорушення необ-

хідно чітко встановити всі юридично значущі (конструктивні) ознаки реального правопорушення, зіставити їх з ознаками, визначеними в конструкції юридичної норми, а також приділити особливу увагу фіксації доказів, яким ці ознаки підтверджуються.

Також О.Г. Стрельченко підкреслює, що вчення про склад правопорушення посідає одне з центральних місць в адміністративно-правовій науці та має велике практичне значення.

По-перше, воно сприяє виявленню найістотніших ознак антигромадських діянь, їх розмежуванню і встановленню справедливих санкцій; по-друге, допомагає правозастосовним органам правильно кваліфікувати правопорушення та вживати адекватних їм заходів впливу; по-третє, дає можливість зрозуміти закон, допомагає навчанню юристів і правовому вихованню громадян [3, с. 138].

В юридичній науці виділяють наступні види складів адміністративного проступку:

- основні і кваліфіковані (залежно від ступеня суспільної небезпеки, наявності кваліфікуючих ознак, зокрема таких як повторність, вчинення правопорушення у стані сп'яніння тощо);
- матеріальні і формальні (залежно від характеру шкоди, обов'язковості або необов'язковості настання суспільно-шкідливих наслідків правопорушення (коли достатньо самого факту діяння));
- однозначні й альтернативні (залежно від структури юридичної норми, яка містить одне правило поведінки або надає суб'єкту право обрати один з декількох варіантів поведінки);
- описові і бланкетні (залежно від особливості конструкції, коли правило поведінки відображено в диспозиції норми права або сама норма права відсилає нас до іншого нормативно-правового акту).

У відповідності до ст. 124 КУпАП порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів

доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року.

Згідно із приміткою до ст. 124 КУпАП особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за умови, що учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [4].

Таким чином, адміністративне правопорушення, передбачене ст. 124 КУпАП є правопорушенням із матеріальним складом, адже ключовою умовою настання адміністративної відповідальності згідно із гіпотезою вказаної статті КУпАП є настання наслідків у вигляді пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна. Саме тому ключовим завданням поліцейських, як представників органів публічної адміністрації, є правильна та оперативна фіксація наслідків ДТП засобами фото та відеофіксації, зняття відповідної інформації зі стаціонарних камер зовнішнього відеоспостереження з метою забезпечення доказової бази у справах про зазначені адміністративні правопорушення.

За особливістю конструкції склад адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, є бланкетно-описовим: перша частина конструкції відсилає суб'єкта правозастосування до Правил дорожнього руху, затверджених постановою КМУ, друга частина описує наслідки їх порушення, за умови настання яких застосовується санкція вказаної статті.

Крім того, склад адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП є основним (в конструкції статті передбачена лише одна частина), а за структурою – альтернативним, адже приміткою до вказаної статті передбачено можливість звільнення особи від адміністративної відповідальності за умови дотримання визначених у примітці умов.

Окрему увагу необхідно приділити характеристиці класичних складових складу адміністративного правопорушення.

Так, суб'єкт адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП – загальний, адже вказаною статтею передбачено можливість його вчинення «учасниками дорожнього руху», до яких відносяться і водії, і пішоходи, тобто всі дієздатні особи, які є учасниками відповідних суспільних відносин. Суб'єктом вказаного адміністративного правопорушення може бути тільки особа, яка досягла 16-річного віку на момент вчинення адміністративного правопорушення.

Водночас, згідно з офіційною статистикою за 30 років незалежності в ДТП в Україні загинули майже 180 тисяч осіб; ДТП в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років і другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років [5]. При цьому, у випадку порушення Правил дорожнього руху неповнолітніми віком від чотирнадцяти до шістнадцяти років, наслідком чого стала дорожньо-транспортна пригода, відповідальність нестимуть їх батьки за неналежне виконання батьківських обов'язків (ч. 3 ст. 184 КУпАП «Невиконання батьками або особами, що їх замінюють, обов'язків щодо виховання дітей»). Крім того, на батьків (опікунів) в такому випадку буде покладено обов'язок щодо відшкодування завданих збитків.

Згідно із офіційною статистикою найпоширенішими видами ДТП із потерпілими у 2022 році були: зіткнення (39,7 %); наїзд на пішохода (28,4 %); наїзд на перешкоду (13,3 %). Відповідно, найбільше людей загинуло через: зіткнення транспортних засобів (33,6 %); наїзд на пішохода (31,3 %); наїзд на перешкоду (16,1 %). Працівники поліції за 2022 рік склали 134 520 адмінпротоколів за ст. 130 (Керування транспортним засобом особами, які перебувають у стані сп'яніння) КУпАП. Відповідно, 790 ДТП сталося саме через перебування водіїв у стані сп'яніння. В цих ДТП 91 особа загинула та 1031 – травмована [6].

Суб'єктивна сторона адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, може існувати лише у вигляді

необережної форми вини. Це може бути або адміністративно протиправна самовпевненість або адміністративно протиправна недбалість. Якщо в процесі провадження у справі про адміністративне правопорушення буде встановлена умисна форма вини, то такі дії правопорушника слід кваліфікувати як умисне пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, за що вже передбачена кримінальна відповідальність.

Протиправна самовпевненість має місце тоді, коли водій передбачає можливі суспільно-шкідливі наслідки свого діяння (наприклад, значного перевищення швидкості руху), але легковажно розраховує на їх ненастання (переоцінює власні можливості, наприклад, здатність швидко та безпечно загальмувати та уникнути зіткнення з іншими учасниками дорожнього руху).

Протиправна недбалість має місце, коли учасник дорожнього руху не передбачає суспільно-шкідливих наслідків свого діяння, хоча міг і повинен був їх передбачити. Наприклад, пішохід перетинає дорогу поза пішохідним переходом, або перетинає нерегульоване перехрестя не переконавшись у відсутності транспортних засобів, які наближаються до нього.

Об'єктом адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП є суспільні відносини пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху за допомогою встановлених органами публічної адміністрації Правил дорожнього руху, адже саме порушення останніх є причиною ДТП та юридичною підставою для притягнення особи до адміністративної відповідальності.

Також об'єктом вказаного адміністративного правопорушення є майно (транспортні засоби, вантажі, автомобільні дороги, залізничні переїзди, дорожні споруди тощо), яке пошкоджується внаслідок ДТП.

Таким чином, особа, яка порушує Правила дорожнього руху, наслідком чого є ДТП, посягає на два об'єкти – встановлений порядок поведінки учасників дорожнього руху та майно (право власності), якому завдається шкода внаслідок ДТП.

Об'єктивна сторона вказаного адміністративного правопорушення може полягати як в активних діях учасника дорожнього руху, якими порушуються Правила дорожнього руху (перевищення швидкості, проїзд на заборонений сигнал світлофору, виїзд на зустрічну смугу руху, порушення правил обгону тощо), так і в бездіяльності (ігнорування вимог дорожніх знаків або вказівок регулювальника дорожнього руху).

Обов'язковою складовою об'єктивної сторони адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, є його наслідки – пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, а також причинно-наслідковий зв'язок між діянням порушника Правил дорожнього руху та його наслідками.

Причиною ДТП також може бути казус – дія чи бездіяльність особи, що мають ознаки правопорушення, проте за відсутності вини особи. Наприклад, особа тимчасово втрачає свідомість та виїжджає на зустрічну смугу руху чи їде на заборонений сигнал світлофору. Або ж причиною різкої зміни напрямку руху автомобіля може стати вибоїна на дорозі, покрита дощовою водою і через те невидима для водія.

Таким чином, в процесі адміністративного розслідування ДТП необхідно встановити всі об'єктивні та суб'єктивні чинники, які впливали на свідомість та поведінку учасників дорожнього руху, психічне ставлення останніх до вказаних чинників, а також чітко визначити взаємозв'язок між конкретними діями осіб та їх наслідками. Саме тому дуже важливо правильно скласти схему ДТП, виконати відповідні заміри та здійснити фотофіксацію всіх пошкоджень на транспортних засобах та інших матеріальних об'єктах, слідів на дорожньому покритті тощо.

Складність правильної кваліфікації дій учасників дорожнього руху, наслідком яких стала дорожньо-транспортна пригода, полягає у тому, що достатньо часто обидві сторони дорожнього конфлікту є порушниками Правил дорожнього руху. Наприклад, в процесі адміністративного розслідування буде встановлено, що обидва учасника ДТП

перевищували швидкість або порушували правила обгону шляхом виїзду на зустрічну смугу руху. В такому випадку необхідно чітко визначити ступінь винуватості кожного з учасників дорожнього руху, чому може сприяти якісна відеофіксація ДТП цифровими камерами зовнішнього відеоспостереження або відеореєстраторами транспортних засобів.

На період дії воєнного стану користування відеореєстраторами заборонено з питань національної безпеки, проте в перспективі саме дані з відеореєстраторів, отримані безпосередньо після ДТП, будуть найбільш об'єктивними доказами винуватості або невинуватості учасників дорожнього руху.

Не менш важливо розширити мережу стаціонарних цифрових камер автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, які фіксують у тому числі і ДТП, адже в такому випадку інформація автоматично знаходить на сервери Національної поліції і є максимально об'єктивною. Сам порушник може зайти на відповідний інформаційний ресурс за персональним кодом доступу та передивитись відеозапис ДТП.

На окрему увагу заслуговує розмір санкції, передбаченої ст. 124 КУпАП. Це, зокрема, штраф в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року. Очевидно, що такий розмір штрафу явно не відповідає ступеню суспільної шкідливості (а фактично – суспільної небезпеки) даного адміністративного правопорушення, яке межує із відповідним кримінально караним діянням, відповідальність за яке передбачена ст. 286 КК України.

Крім того, розмір штрафу не залежить від того, чи вчинене вказане адміністративне правопорушення вперше, чи повторно протягом року, чи особа систематично вчиняє такі правопорушення.

Отже, об'єктивною є потреба посилення адміністративної відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, а також встановлення посиленої відповідальності за вчинення вказаного правопорушення за

наявності кваліфікуючих ознак (повторності, вчинення у стані сп'яніння тощо).

Про позитивний досвід запровадження жорстких санкцій за грубі порушення правил дорожнього руху та керування транспортним засобом у стані сп'яніння свідчить офіційна статистика Всесвітньої організації охорони здоров'я – глобальний огляд показав, що в Україні смертність від ДТП складає 13,5 % на 100 тис. населення, натомість відповідний показник у Швеції складає 5,2 %; у Німеччині – 4,3 %; у Франції – 5,1 %; в Іспанії – 6,1 %; у Польщі – 10,3 % [7, с. 203].

На увагу заслуговує також позитивний досвід країн ЄС щодо встановлення жорстких адміністративних та навіть кримінальних санкцій за порушення правил дорожнього руху, коли розміри штрафів сягають декількох сотень євро. До прикладу: з 13 березня 2021 року штраф за непристібнутий ремінь безпеки в Україні зріс у 10 разів – до 510 гривень або трохи більше 15 євро. Донедавна він був найнижчим у Європі – 51 грн (менше 2 євро). Невипадково і рівень користування пасками безпеки в Україні теж найнижчий. Для порівняння, у Німеччині, де такий штраф становить 30 євро, частка тих, хто пристібається в авто складає 98 % для водіїв і пасажирів переднього сидіння і 99 % для пасажирів заднього сидіння [8].

Вищезазначений досвід зарубіжних країн щодо посилення штрафних санкцій за непристібнутий ремінь безпеки заслуговує на запитання та впровадження в національне законодавство, адже саме непристібнутий ремінь безпеки під час ДТП є однією з найбільш поширених причин травмування водіїв та пасажирів транспортних засобів. Тим більше потребує посилення санкція за порушення правил дорожнього руху, що спричинили ДТП. Штраф за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, не може бути «символічним», як є на даний час.

Штраф в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року не є достатнім превентивним чинником для впливу на правосвідомість учасника дорожнього руху.

Для порівняння, керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік і на інших осіб – накладення штрафу в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (ст. 130 КУпАП) [4]. І це при тому, що відповідальність за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 130 КУпАП, настає не залежно від наслідків такого діяння (правопорушення із формальним складом).

Отже, розмір штрафу, передбачений санкцією статті 124 КУпАП, має бути суттєво збільшений. Посилена адміністративна відповідальність за порушення Правил дорожнього руху, що призвело до пошкодження транспортних засобів та іншого майна, буде більшою мірою впливати на правосвідомість учасників дорожнього руху, виконуючи функцію загальної превенції.

Висновки. Враховуючи проведене дослідження пропонується удосконалити юридичну конструкцію гіпотези, диспозиції та санкції ст. 124 КУпАП. Зокрема, пропонується доповнити ст. 124 КУпАП частиною другою, якою будуть передбачені такі кваліфікуючі ознаки як: вчинення вказаного правопорушення повторно протягом року, вчинення його у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Відповідно, в санкції частини другої пропонується встановити посилену адмі-

ністративну відповідальність за вчинення вказаного правопорушення (за наявності кваліфікуючих ознак).

Реалізація вищезазначених пропозицій безпосередньо впливатиме на правосвідомість водіїв, які будуть розуміти, що порушення правил дорожнього руху, наслідком яких стала ДТП, повторно протягом року або у стані сп'яніння буде мати наслідком накладення на винувату особу суворого адміністративного стягнення – накладення штрафу у розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк десять років з конфіскацією транспортного засобу, який є у приватній власності порушника.

Таким чином, посилення адміністративної відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, буде здійснювати превентивний вплив на потенційних правопорушників (загальна превенція), а також виконувати функцію спеціальної превенції – особа позбавлена права керування транспортними засобами на строк десять років з конфіскацією транспортного засобу буде змушена відмовитись від керування транспортними засобами, що унеможливить ДТП за її участю (суспільство буде надовго захищено від потенційно «небезпечних» водіїв).

Перспектива подальшого дослідження даної теми обумовлена необхідністю дослідження особливостей судового розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачені ст. 124 КУпАП.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Колпаков В.К. Адміністративна відповідальність (адміністративно-деліктне право) : навч. посіб. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 256 с.
2. Цабека К.Є. Юридичний склад адміністративного правопорушення, пов'язаного з корупцією. *Держава та регіони. Серія: право.* 2020. № 2 (68). С. 112–117.
3. Стрельченко О.Г. Специфіка проступку як складової частини адміністративного делікту. *Право і суспільство.* 2012. № 3. С. 137–143.
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-Х. Дата оновлення: 15.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 30.04.2023).
5. 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. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 21.04.2023).
6. Аварійність 2022 в умовах воєнного стану. Патрульна поліція. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 21.04.2023).

7. Шумейко Т.А. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» ; Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна». Київ, 2017. 220 с.

8. Штрафи за непристібнутий ремінь безпеки в Європі. Консультативна місія Європейського Союзу з реформування сектору цивільної безпеки України. URL: <https://www.euam-ukraine.eu/ua/news/fines-for-failure-to-wear-a-seat-belt-in-european-countries/>