

УДК 343.9 (477)

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.86.1.4.50>

РЕАЛІЗАЦІЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА АВТОТРАНСПОРТНІ ПОРУШЕННЯ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ: КРИМІНОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ¹

Пироженко О.С.,
*кандидат юридичних наук, доцент,
молодший науковий співробітник
відділу кримінологічних досліджень
НДІ вивчення проблем злочинності
імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
ORCID: 0000-0003-4739-1398
e-mail: pyrozhenko_os@ukr.net*

Пироженко О.С. Реалізація адміністративної відповідальності за автотранспортні порушення у стані сп'яніння: кримінологічний аналіз.

Стаття присвячена проблематиці реалізації адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. Висловлюється теза про високий рівень дорожньо-транспортного травматизму внаслідок ДТП в Україні та низький рівень організації безпеки дорожнього руху. В якості однієї з причини такого стану аварійності на дорогах вказано на скоєння дорожньо-транспортних пригод у стані сп'яніння, що є наслідком низької культури вітчизняних водіїв та відчуття безкарності, оскільки такі правопорушення стають нормою, вони стали звичними.

Стверджується, що важливим аспектом успішної реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху є здатність вітчизняної судової системи виконувати покладені на неї завдання щодо забезпечення невідворотності настання відповідальності за вчинені автотранспортні правопорушення. Однак існує ряд факторів (детермінантів), які не дають можливості суду успішно реалізувати покладені на них функції. Звертається увага на щорічне зростання навантаження на судову систему України. Збільшення вакантних посад через звільнення суддів негативно впливає на якість та кількість розглянутих справ, а також на загальну тривалість процесу в бік його затягування. Наведено статистичні дані, що свідчать про зростання кількості справ, які надходять у провадження суддів, що є підтвердженням першої тези. Наголошено на моральній застарілості чинного законодавства про адміністративну відповідальність та наявності значної кількості недоліків та прогалин, що вимагає негайного реагування. Підтримано позицію, що останнє суттєво сприяє корупції серед представників судової влади. Акцентовано на типових помилках працівників поліції при оформленні матеріалів справи про адміністративне правопорушення, які суттєво впливають на остаточне рішення суду, внаслідок якого ймовірно винна особа у керуванні транспортним засобом наїждити взагалі уникає відповідальності. Наведено приклад розповсюдженого порушення, що допускається співробітниками поліції під час реалізації процедури притягнення водія до адміністративної відповідальності. Зроблено висновок про організаційні, нормативні та управлінські детермінанти, що спричиняють безкарність водіїв автотранспорту.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода, правопорушення, адміністративна відповідальність, судова система.

¹ Стаття підготовлена у межах розробки фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України (номер держ. реєстр. в УкрІНТЕІ 0120U10561).

Pyrozhenko O.S. Implementation of administrative liability for motor vehicle violations in the state of intoxication: criminological analysis.

The article is devoted to the issues of implementation of administrative liability for driving a vehicle while intoxicated. The author makes a thesis that there is a high level of road traffic injuries as a result of road accidents in Ukraine and a low level of road safety. One of the reasons for this state of road accidents is the commission of road traffic accidents while intoxicated, which is a consequence of the low culture of domestic drivers and a sense of impunity, as such offences are becoming the norm and have become commonplace.

It is argued that an important aspect of successful implementation of the State policy in the field of road safety is the ability of the national judicial system to fulfil its tasks of ensuring the inevitability of liability for committed road traffic offences. However, there are a number of factors (determinants) which prevent the courts from successfully performing their functions. Attention is drawn to the annual increase in the workload of the judicial system of Ukraine. The increase in vacant positions due to the dismissal of judges has a negative impact on the quality and quantity of cases considered, as well as on the overall duration of the process in the direction of its delay. The author provides statistical data showing an increase in the number of cases submitted to judges, which confirms the first thesis. The author emphasises the obsolescence of the current legislation on administrative liability and the existence of a significant number of shortcomings and gaps which require immediate response. The author supports the position that the latter significantly contributes to corruption among representatives of the judiciary. The author emphasises the typical mistakes made by police officers in the preparation of administrative offence case files, which significantly affect the final court decision, and as a result, the allegedly guilty person in drunk driving escapes liability altogether. The author provides an example of a common violation committed by police officers in the course of the procedure for bringing a driver to administrative responsibility. The author makes a conclusion about the organisational, regulatory and managerial determinants which lead to impunity of motor vehicle drivers.

Key words: road safety, road traffic accident, offence, administrative liability, judicial system.

Постановка проблеми. Убезпечення дорожнього руху залишається одним із центральних елементів суспільного розвитку. Постійне зростання кількості використовуваних людьми транспортних засобів корелює зі збільшенням випадків дорожнього травматизму та смертності, що суттєво впливає на забезпечення охорони здоров'я населення. За даними ВООЗ, опублікованими у 2023 році, навіть попри зменшення у світі показника смертей внаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) до 1,19 млн осіб (станом на 2021 рік), дорожньо-транспортний травматизм посідає перше місце у структурі причин смертності у світі серед дітей та молоді віком 5–29 років, а також дванадцяте місце за значимістю причиною летальності людей [1, с. 4]. При цьому, в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП є достатньо високим, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що неодноразово наголошувалося у звітах експертів міжнародних інституцій [2, с. 174] та у вітчизняних програмних документах уряду [3].

Однією з причин такого стану аварійності на території України є скоєння ДТП у нетверезому стані. Про низьку культуру вітчизняних водіїв, небажання останніх дотримуватися елементарних постулатів, не говорячи про обов'язок виконання усіх без виключення Правил дорожнього руху (далі – ПДР), зокрема «вжив алкогольні напої – не сідай за кермо» досить ґрунтовно висвітлили В.В. Голина та С.С. Шрамко у своїй монографії «Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням» [4]. Так, дослідники акцентували увагу, що порушення ПДР, як прояв недисциплінованості, зовнішньої безконтрольності, відсутність внутрішніх гальм, відбуваються свідомо і, разом з тим, оскільки такі правопорушення стають нормою, вони стають звичними, тобто вчиняються систематично і безкарно. Саме безкарність – першопричина багатьох порушень ПДР [4, с. 98].

У цьому контексті важливим аспектом успішної реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху є власне здатність вітчизняної судової системи виконувати покладені на неї завдання щодо забезпечення невідворотності настання відповідальності за вчинені автотранспортні правопорушення (у т.ч. і скоєні у стані сп'яніння). Враховуючи наведене, важливу роль у запобіганні дорожньо-транспортного травматизму відіграє система правосуддя, яка на засадах верховенства права має забезпечувати кожному (і виному, і потерпілому) право на справедливий

суд та повагу до інших прав і свобод, гарантованих Конституцією і законами України, а також міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Стан опрацювання проблематики. Окремі питання відповідальності за правопорушення на транспорті, вчинені в стані сп'яніння, в кримінологічному контексті були предметом дослідження таких науковців як В.С. Батиргарєєва, М.Ю. Веселов, С.С. Вітвіцький, В.В. Голіна, Є.Ю. Жученко, А.В. Калініна, Р.М. Пилипів, К.О. Полтава, С.С. Шрамко та ін.

Втім, незважаючи на певну розгалуженість аналізованих вченими проблем відповідальності, зокрема адміністративної, за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, деякі питання її реалізації питання потребують додаткового вивчення. Зокрема, не приділено увагу окремим аспектам проблематики реалізації адміністративної відповідальності за керування автотранспортом на підпитку, що виникають через організаційні, нормативні та управлінські детермінанти, що впливають на функціонування вітчизняної судової системи.

Метою дослідження є кримінологічний аналіз сучасного стану реалізації адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння.

Виклад основного матеріалу. Запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху – це не просто застосування санкцій, передбачених Кодексом України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) чи Кримінальним кодексом України (далі – КК України). Це активний інтелектуальний, фізичний або змішаний вплив на чинники, які складають детермінаційний (причини й умови) ланцюг дорожньо-транспортних правопорушень, внаслідок якого відбувається поступове скорочення для потенційних правопорушників можливостей для вчинення будь-яких правопорушень [5, с. 233, 238]. Саме під час розгляду справи про адміністративне правопорушення по суті в суді загальної юрисдикції відбувається взаємодія особи, яка притягується до відповідальності за керування транспортним засобом на підпитку, та представниками Феміди, які, окрім сухого аналізу фактів, дослідження наявних доказів та забезпечення прав учасників процесу мають володіти дієвим інструментарієм впливу на правопорушника. Звичайно для цього слід враховувати індивідуальні якості особистості останнього, його ступінь вини, обставини скоєння правопорушення та інші фактори, які мають суттєве значення при визначенні міри відповідальності. Однак чи має вітчизняний суд такі можливості?

Спочатку слід акцентувати, що навантаження на судову систему щороку зростає. Так, згідно з даними проаналізованих статистичних звітів Державної судової адміністрації у 2023 р. на розгляд до загальних місцевих і апеляційних судів надійшло 959 тис. справ і матеріалів про адміністративні правопорушення, що на 24,2% більше, ніж у 2022 р. (727 тис.) [6]. Указана динаміка корелює і з конкретними даними щодо стану розгляду справ про порушення ПДР. Зокрема, збільшилася загальна кількість справ про порушення ПДР, які перебували у провадженні місцевих судів у 2023 р. – 370 тис. (статті 121–132-1 КУпАП). Це на 26,5% більше порівняно з 2022 р. (293 тис. справ) [6]. В контексті нашого дослідження слід вказати на зростання у 2023 р. кількості справ за керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції (ст. 130 КУпАП), які надійшли на розгляд місцевих судів (153 тис. справ), а також числа порушників, на яких накладено адміністративні стягнення – 115,3 тис. осіб (96 тис. осіб – у 2022 р.) [6].

Водночас, через зростання числа суддів, які звільняються з посад (у відставку, за власним бажанням чи з інших, передбачених законом підстав), значну тривалість конкурсних процедур виник гострий кадровий дефіцит у місцевих судах. Внаслідок збільшення кількості вакантних посад навантаження щодо розгляду судових справ перекладається на інших суддів, що здебільшого стає надмірним для тих суддів, які залишаються на посадах [7, с. 35–37]. Нагадаємо, що у процесуальних законах прописано ряд випадків необхідності негайного чи короткотермінового вжиття судом заходів для розгляду тих чи інших справ або матеріалів. У результаті, судді вимушено відкладають розгляд справ по суті на тривалий час. Як наслідок, це суттєво впливає на якісні та кількісні показники розгляду судових справ. Треба відмітити, що певні процесуальні правила (зокрема, права учасника справи), елементарна фізична обмеженість людини (судді теж втомлюються), а також кмітливість окремих представників правничої спеціальності нерідко дають можливість особі, яка притягується до адміністративної відповідальності, затягувати розгляд справи по суті та уникати

передбаченої КУпАП відповідальності через обмеженість строків накладення адміністративного стягнення. Указане безумовно породжує відчуття «безкарності», що відображається на поведінці учасників дорожнього руху в подальшому на автошляхах України.

Це стосується також і осіб, які притягаються до адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. Тимчасовим рішенням вказаної проблеми стало прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» № 1231-IX від 16.02.2021 р., яким внесено зміни до ст. 38 КУпАП, зокрема після частини п'ятої доповнено статтю новою частиною такого змісту: «Адміністративне стягнення за вчинення правопорушень, передбачених статтею 130 цього Кодексу, може бути накладено протягом одного року з дня його вчинення» [8]. Тобто, збільшення строку, протягом якого судом може бути накладено адміністративне стягнення на винну особу, з трьох місяців до одного року дає можливість судам приділити більше уваги якості матеріалів, які надходять від органів Національної поліції. І саме після вказаного вище слід перейти до іншої частини даної проблематики, а саме: нормативного регулювання відповідальності за керування автотранспортом напідпитку.

Питання адміністративної відповідальності за керування автотранспортом у стані сп'яніння, яка передбачена ст. 130 КУпАП [9], неодноразово підіймалася як науковцями [10], так і практиками [11]. Так, прийнятий у 1985 році КУпАП одностайно називають морально застарілим та таким, що потребує негайної заміни новою концептуальною ідеєю. Адже збереження значної кількості прогалин та недосконалостей у чинному Кодексі дуже ускладнює роботу правоохоронних та судових органів, які мають об'єктивно та неупереджено розібратися у кожному конкретному випадку порушення ПДР та, окрім притягнення винного до встановленої законодавством відповідальності, вжити відповідних заходів профілактики та реагування.

Згадані вище проблеми правового регулювання адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП також грають на руку «нечесним суддям». Як стверджують юристи Фондації DE JURE, керування транспортом у стані сп'яніння є не лише надзвичайно небезпечним правопорушенням, але і потужним джерелом корупції. Здійснений ними у 2021 році аналіз судової практики доводить, що у багатьох випадках водії уникають відповідальності саме завдяки сумнівним діям суддів [12]. В якості підтвердження цієї тези зауважено, що тільки у поточному (2021 р. на момент публікації) Вищим антикорупційним судом ухвалено не менше чотирьох обвинувальних вироків відносно суддів, які за неправомірну вигоду допомагали водіям уникнути відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння [12].

Таким чином, контроль громадянського суспільства за третьою гілкою влади в частині реалізації останньою своїх повноважень щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху (зокрема, за ст. 130 КУпАП), на наш погляд, сприятиме ефективній реалізації принципу невідворотності відповідальності, а публічний розголос – унеможливленню вжиття окремими громадянами «неправових» способів уникнення справедливої відплати за порушення чинного законодавства [13, с. 160].

Водночас існують й інші – об'єктивні – обставини, які впливають на кінцеве рішення суду, що не має наслідком притягнення особи до адміністративної відповідальності за керування автотранспортом у стані сп'яніння. Так, аналізуючи судову практику розгляду справ про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 130 КУпАП, зокрема, судові рішення, в яких провадження у справі були закриті з підстав відсутності події і складу адміністративного правопорушення, можемо зазначити, що у більшості випадків судді акцентують увагу на неналежному оформленні співробітниками поліції протоколів та недотримання процедури документування порушення. Також наявні порушення при складанні лікарями висновків щодо результатів медичного огляду осіб на стан сп'яніння [14].

Серед типових помилок при оформленні матеріалів справи про адміністративне правопорушення є долучення пошкоджених компакт-дисків з відеозаписами або носії, що не містять будь-яких записів або ж запис розпочинається, наприклад, у момент, коли працівник поліції складає адміністративний протокол щодо водія, що свідчить про неналежне фіксування події/факту вчинення правопорушення, адже відсутнє фіксування безпосереднього керування особою транспортним засобом та/або фіксування відмови водія від проходження огляду на стан сп'яніння [15].

Але найбільш кричущим, на нашу думку, є проста помилка поліцейського, який після зупинення транспортного засобу не повідомляє водію про причину такої дії та не обґрунтовує її на

підставі ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію». Так, відповідно до змісту згаданої статті в ній визначено вичерпний перелік ознак, на підставі яких поліцейський може зупиняти транспортні засоби, а також зазначено, що поліцейський зобов'язаний поінформувати водія про конкретну причину зупинення ним транспортного засобу з детальним описом підстави зупинки, визначеної у цій статті (ч. 3 ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію» [16]). Через відсутність доказів допущення порушення водієм будь-якого пункту ПДР, за які його слід було зупинити, всі наступні вимоги працівників поліції водій не зобов'язаний виконувати, а всі складені процесуальні документи відносно нього не можуть бути належними та допустимими доказами його вини у вчиненні ним адміністративного правопорушення – сухий вердикт Феміди. Аналіз судової практики Харківського апеляційного суду дозволив виявити ряд постанов (ухвалених влітку 2024 р.), в яких зафіксовано описане вище порушення чинного законодавства, яке покладено в основу рішення про скасування постанови суду першої інстанції та закриття провадження на підставі п. 1 ст. 247 КУпАП («відсутність події і складу адміністративного правопорушення») / див.: постанову Харківського апеляційного суду від 04.06.2024 р. у справі № 953/9163/23 [17]; постанову Харківського апеляційного суду від 17.07.2024 р. у справі № 643/1397/24 [18]; постанову Харківського апеляційного суду від 27.08.2024 р. у справі № 645/4722/23 [19]).

Висновки. На підставі вище викладеного можемо виокремити декілька типів факторів (детермінантів), внаслідок яких водії, ймовірно винні у керуванні транспортними засобами у стані сп'яніння, уникають адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП:

- організаційні (завантаженість судової системи; кадровий «голод» в місцевих судах, що дає можливість процесуально затягувати розгляд справи по суті);
- нормативні (прогалини та недосконалості чинного законодавства; застарілість КУпАП);
- управлінські (якість підготовки особового складу Національної поліції; аналіз допущених помилок на підставі судових рішень та їх усунення у подальшій роботі).

Відсутність настання невідворотності відповідальності спричиняє виникнення у водії почуття безкарності, що, на наш погляд, суттєво впливає на рівень правової культури та правової свідомості водіїв в негативний бік. Адже нехтування заборонаю керування транспортним засобом у стані сп'яніння є нічим іншим як нехтуванням обов'язком або зневагою не лише до норм права, а й до норм суспільної моралі [10, с. 136].

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization, 2023. 81 p. URL: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>.
2. Скрипа Є. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова частина забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 3. С. 174–178. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2019/3/33.pdf>.
3. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 30.11.2024).
4. Голіна В.В., Шрамко С.С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія. Харків: Право, 2023. 184 с. DOI: <https://doi.org/10.31359/9789669986870> (електронне видання) (дата звернення: 30.11.2024).
5. Голіна В.В. Суб'єкт запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням: поняття, ознаки, класифікація, практичне значення. *Вісник Асоціації кримінального права України*: електрон. наук. вид. 2023. Вип. 2(20). С. 231–248. DOI: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2023.20.292342>.
6. Аналіз стану здійснення правосуддя у кримінальних провадженнях та справах про адміністративні правопорушення у 2023 році. URL: https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/new_folder_for_uploads/supreme/sud_pract/Analiz_statistika_kriminal_2023.pdf (дата звернення: 30.11.2024).
7. Про стан забезпечення незалежності суддів в Україні : Щорічна доповідь за 2023 рік. URL: https://hcj.gov.ua/sites/default/files/field/file/shchorichna_dopovid_za_2023_rik_pro_stan_zabezpechennya_nezalezhnosti_suddiv_v_ukrayini.pdf (дата звернення: 30.11.2024).

8. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: Закон України від 16.02.2021 № 1231-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text> (дата звернення: 30.11.2024).
9. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 № 8073-X. Дата оновлення: 25.10.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 30.11.2024).
10. Калініна А.В. Сучасні кримінологічні реалії запобігання керуванню транспортним засобом у стані сп'яніння. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2024. Вип. 47. С. 133–140. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-44-107. URL: <http://pbz.nlu.edu.ua/article/view/310772>.
11. Станіславів Орест. Хто має довести, що ти п'яним сів за кермо: поліція, суд? чи твоя совість? *Вечірня Одеса*. 2023. 18 трав. (№ 39-40). URL: <https://vo.od.ua/rubrics/pravo-i-nalogi/49000.php> (дата звернення: 30.11.2024).
12. Маселко Роман. Суддівська (без)відповідальність. Офіційний веб-портал: Фундація DE JURE. URL: <https://dejure.foundation/suddicvska-bezvidpovidalnist/> (дата звернення: 30.11.2024).
13. Пироженко О.С. Формування безпечної мобільності: окремі аспекти впливу судової системи України. *Розвиток сталої мобільності: глобальні та локальні рішення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Кропивницький, 15 лист. 2024 р.). Кропивницький: ДонДУВС, 2024. С. 158–161. URL: <https://rep.dnuvs.ukr.education/items/6dc2362b-a235-47d3-97c1-5c87ba0d2337>.
14. Судова практика розгляду справ за статтею 130 КУпАП. Дата публікації: 12.10.2023. URL: <https://mg.zk.court.gov.ua/sud0706/pres-centr/general/1491564/> (дата звернення: 30.11.2024).
15. Помилки при складанні протоколів за ст.130 КпАП – узагальнення Вінницького апеляційного суду. Дата публікації: 23.02.2023. URL: <https://zib.com.ua/ua/155001.html> (дата звернення: 30.11.2024).
16. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. Дата оновлення: 16.08.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text> (дата звернення: 30.11.2024).
17. Постанова Харківського апеляційного суду від 04 червня 2024 р., судова справа № 953/9163/23. URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/119587599> (дата звернення: 30.11.2024).
18. Постанова Харківського апеляційного суду від 17 липня 2024 р., судова справа № 643/1397/24. URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/120502236> (дата звернення: 30.11.2024).
19. Постанова Харківського апеляційного суду від 27 серпня 2024 р., судова справа № 645/4722/23. URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/121282611> (дата звернення: 30.11.2024).