

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32782/chern.v4.2022.11>

В. В. Савіцька
кандидат юридичних наук,
асистент кафедри адміністративного права та процесу
Навчально-наукового інституту права
Київського національного університету імені Тараса Шевченка
orcid.org/0000-0002-1403-125X

ДО ПИТАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ КОРИСТУВАННЯ ПОПЕРЕДЖУВАЛЬНИМИ СИГНАЛАМИ ПРИ ПОЧАТКУ РУХУ ЧИ ЗМІНІ ЙОГО НАПРЯМУ АВТОМОБІЛЕМ

Актуальність статті полягає в тому, що відповідно до встановлених в Україні правил, водії починаючи з 1 жовтня по 1 травня, повинні на всіх механічних транспортних засобах поза населеними пунктами ввімкнені денні ходові вогні. Проте, неоднозначні підходи до реалізації положень частини статті 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення, призводить до частих полемік з приводу практичного застосування норм вказаної статті.

У статті розглянуто теоретичні та практичні питання притягнення особи до адміністративної відповідальності, що передбачена частиною другою ст. 122 КУпАП, за порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку та ст. 125 того ж кодексу. З метою з'ясування підстав притягнення особи до відповідальності, передбаченої нормами вказаної статті, проаналізовано об'єктивну сторону правопорушення, передбаченого частиною другою ст. 122 КУпАП.

Проаналізовано норми Закону України «Про дорожній рух», постанови Кабінету Міністрів України: «Про внесення змін до Правил дорожнього руху»; «Правил дорожнього руху»; «Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними». Здійснено огляд наукових публікацій та аналіз судової практики за порушення водіями правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку.

Зроблено висновок, що за порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку, особа повинна нести відповідальність не за частиною 2 ст. 122, а передбачену положеннями ст. 125 КУпАП.

Ключові слова: дорожній рух, відповідальність, КУпАП, суд.

Savitska V. V. ON THE ISSUE OF RESPONSIBILITY FOR VIOLATION OF THE RULES OF USE OF WARNING SIGNALS WHEN STARTING TRAFFIC OR CHANGING ITS DIRECTION WITH A VEHICLE

The relevance of the article lies in the fact that according to the rules established in Ukraine, starting from October 1 to May 1, drivers must turn on daytime running lights on all mechanical vehicles outside populated areas. However, ambiguous approaches to the implementation of the provisions of part of Article 122 of the Code of Ukraine on administrative offenses lead to frequent controversies regarding the practical application of the provisions of the specified article.

The article examines the theoretical and practical issues of bringing a person to administrative responsibility, which is provided for in the second part of Art. 122 of the Code of Administrative Offenses, for violation of the rules for using external lighting devices or warning signals when starting traffic or changing its direction and Art. 125 of the same code. In order to find out the reasons for bringing a person to the responsibility provided for in the norms of the specified article, the objective side of the offense provided for in the second part of Article was analyzed. 122 of the Labor Code of Ukraine.

The norms of the Law of Ukraine «On Road Traffic», resolutions of the Cabinet of Ministers of Ukraine: «On Amendments to the Road Traffic Rules» were analyzed; «Traffic Rules»; «Regulations on the procedure for issuing driver's licenses and allowing citizens to drive vehicles». A review of scientific publications and an analysis of court practice was carried out for violations by drivers of the rules for using external lighting devices or warning signals when starting traffic or changing its direction.

It was concluded that for violating the rules of using external lighting devices or warning signals when starting a movement or changing its direction, the person should bear responsibility not according to part 2 of Art. 122, and provided for by the provisions of Art. 125 of the Labor Code of Ukraine.

Key words: road traffic, responsibility, КУпАП, court.

Постановка проблеми. Дорожній рух – одна з найбільш характерних і невід'ємних частин сучасної цивілізації. Автомобільний транспорт, транспортні коридори та автодороги, мости, тунелі буквально змінили обличчя землі. Вони втілюють в собі міцний прояв науково-технічного прогресу і значною мірою впливають на темпи економічного і соціального розвитку кожної

країни і всього людства. Процеси, які пов'язані з дорожнім рухом і супроводжують його явища та їх наслідки, потребують глибокого наукового осмислення. Особливе місце серед них займають ті явища, процеси та наслідки, які мають негативне значення, особливо які виявились за останні десятиріччя у великих містах: матеріальний збиток в результаті дорожньо-транспортних

пригод, шум, загазованість повітряного простору, захаращення вулиць припаркованими автомобілями, транспортні затори, дороги зайняли значну частину родючих земель, автомобіль відіграв і продовжує відігравати не останню роль у забрудненні оточуючого середовища, включаючи атмосферу, воду, ґрунт тощо [1, с. 14].

Постановою Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Правил дорожнього руху» від 11.02.2013 р. №111, було внесено зміни до Правил дорожнього руху, такого змісту:

«З 1 жовтня по 1 травня на всіх механічних транспортних засобах поза населеними пунктами повинні бути ввімкнені денні ходові вогні, а в разі їх відсутності в конструкції транспортного засобу – ближнє світло фар» [2].

Зважаючи на це, вкрай важливим є аналіз положень частини другої ст. 122 КУпАП та інших нормативно-правових актів, якими передбачена відповідальність особи за порушення правил дорожнього руху.

Стан дослідження проблеми. Теоретичною основою наукової статті є напрацювання вчених, які досліджували питання адміністративної відповідальності у сфері дорожнього руху, правозастосовна діяльність судів та статистична інформація

Мета статті. Метою дослідження є обґрунтування теоретичних і практичних положень підстав притягнення особи до відповідальності за порушення правил користування попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку механічним транспортним засобом.

Виклад основного матеріалу. Із настання 1 жовтня в Україні діє вказане правило, відповідно до якого водії зобов'язані у денний час доби їздити поза населеними пунктами з увімкненими денними ходовими вогнями. Дійсно, з настанням осіні світлий день становиться все коротшим, крім того у цей період погода не є стійкою, часті оподи і тумани можуть призводити до збільшення аварій на дорогах, а увімкнені додаткові денні ходові вогні допомагають учасникам руху звернути увагу та такий автомобільний транспорт, що надає можливість уникнути дорожньо-транспортної пригоди.

Згідно пункту 1.10. Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306, денні ходові вогні – це зовнішні світлові прилади білого кольору, передбачені конструкцією транспортного засобу, установлені спереду транспортного засобу і призначені для покращення видимості транспортного засобу під час його руху у світлий час доби [3]. Проте на наших дорогах можна нерідко зустріти застарілі транспортні засоби, які конструктивно не мають денних ходових вогнів, у такому разі для освітлення транспортного засобу потрібно ввімкнути ближнє світло фар, проте замість них

водії часто використовують протитуманні фари, дальнє світло або габаритні вогні, що є порушенням правил дорожнього руху. З цього приводу слід звернути увагу на частину 1 ст. 29 Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ, відповідно до якого до участі у дорожньому русі допускаються транспортні засоби, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам діючих в Україні правил, нормативів, що мають сертифікат на відповідність цим вимогам, укомплектовані у встановленому порядку, а у разі, якщо транспортний засіб підлягає обов'язковому технічному контролю, пройшов такий контроль [4].

Починаючи з 2013 року, коли почала діяти норма щодо використання поза населеними пунктами з увімкнених денних ходових вогнів, в засобах масової інформації та шпальтах спеціальної літературі постійно точаться дискусії юристів та фахів у сфері дорожнього руху, які зводяться до того, що штраф за їзду без світла є незаконним, а поліція за вимкнені денні ходові вогні може винести лише усне попередження. Не є однозначним у цьому питанні і рішення судів [5; 6]. Питання адміністративної відповідальності за це порушення й досі залишається дискусійним.

Згідно частини 2 ст. 122 КУпАП у разі порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку, передбачена адміністративна відповідальність у вигляді накладання штрафу в розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [7].

Отже, наведена норма вказує на те, що відповідальність настає за порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку.

Об'єктивна сторона передбаченого правопорушення, містить такі склади:

- а) порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху;
- б) порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку.

При цьому передбачене частиною 2 ст. 122 КУпАП діяння, відрізняється від тих дій, що викладені в пункті 9.8. Правил дорожнього руху, відповідно до яких під час руху механічних транспортних засобів у світлу пору доби з метою позначення транспортного засобу, що рухається, ближнє світло фар повинно бути увімкнене:

- а) у колоні;
- б) на маршрутних транспортних засобах, що рухаються по смузі, позначеній дорожнім знаком 5.8, назустріч загальному потоку транспортних засобів;

в) на автобусах (мікроавтобусах), що здійснюють перевезення організованих груп дітей;

г) на великовагових, великогабаритних транспортних засобах, сільськогосподарській техніці, ширина якої перевищує 2,6 м, та транспортних засобах, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів;

г) на транспортному засобі, що буксирує;

д) у тунелях [3].

На думку Ю.С. Коллера, під родовим об'єктом правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху необхідно розуміти передбачений стан захищеності життя, здоров'я людей, їхніх інтересів, а також інтересів інших осіб під час переміщення людей та вантажів механічними транспортними засобами, а також людей без транспортних засобів по дорогах [8, с. 135].

Окрім того, користування зовнішніми освітлювальними приладами регулюється розділом 19 Правил дорожнього руху, згідно пункту 19.1 якого, у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості незалежно від ступеня освітлення дороги, а також у тунелях на транспортному засобі, що рухається, повинні бути ввімкнені такі світлові пристрої:

а) на всіх механічних транспортних засобах – фари ближнього (дальнього) світла;

б) на мопедах (велосипедах) і гужових возах (санях) – фари або ліхтарі;

в) на причепах та транспортних засобах, що буксируються, – габаритні ліхтарі [3], тоді як користування попереджувальними сигналами регулюється розділом 9 тих же правил.

Зважаючи на те, що безпека дорожнього руху – це система суспільних відносин, яка складається у сфері дорожнього руху з метою задоволення потреб його учасників у переміщенні та відображає ступінь захищеності цих учасників і держави від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків [9, с. 22].

Наведене вказує на те, що диспозиція частини 2 ст. 122 КУпАП не містить такого формулювання як «рух механічних транспортних засобів» та «керування транспортним засобом поза населеним пунктом без увімкнення ближнього світла фар», як це прописано в пункті 9.8. Правил дорожнього руху.

Оскільки саме на «рух механічних транспортних засобів» звертається увага в нормах вказаної статті, зазначимо, що пункт 3 Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 р. № 340, визначає, що механічний транспортний засіб – це транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та тран-

спортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт. [10].

Крім того, незважаючи на вживаність терміну «дорожній рух», варто наголосити, що навіть Закон України «Про дорожній рух» [4] не дає належного законодавчого визначення цього терміну на відміну від наукових визначень. Не вдаючись до широкого кола докринальних понять терміну «дорожній рух», звернемо свій погляд до Великого тлумачного словника сучасної української мови, в якому термін «дорожній» тлумачать у такому значенні: стосовно дороги; призначений для дороги; який перебуває в дорозі; той, хто перебуває в дорозі. Або ж як прикметник до слова «дорога», тобто смуга землі, по якій їздять і ходять; смуга, що лишається як слід після руху кого-, чого-небудь; місце для проходу, проїзду; доступ куди-небудь; можливість потрапити куди-небудь; перебування в русі; під час руху, подорожування куди-небудь; правильний напрямок руху кого-небудь; напрямок діяльності, шлях розвитку [11, с. 320].

Термін «рух» тлумачиться у різних значеннях. Взагалі поняття «рух» виникло як абстракція з уявлень про механічне переміщення реальних тіл. В евклідовому просторі будь-який власний рух (тобто рух, що зберігає орієнтацію простору) є паралельне перенесення, або обертання навколо осі, або гвинтовий рух – обертання разом з перенесенням вздовж осі повороту; приклад невластного руху – дзеркальне відображення. Розвиток поняття руху приводить до загального принципу побудови різних просторів, сформульованого Ф. Клейном. При цьому простори визначаються заданими в них групами взаємно однозначних перетворень та їхніми інваріантами [12, с. 1280].

Отже, необхідно відрізнити, діяння, передбачене частиною 2 ст. 122 КУпАП, від руху механічних транспортних засобів, адже коли уповноважена особа поліції зупинить «рух механічного транспортного засобу, не ввімкнена аварійна світлова сигналізація», не є порушенням, передбаченого частиною 2 ст. 122 КУпАП.

Це означає, що при кваліфікації порушення вказані діяння слід кваліфікувати не за частиною 2 ст. 122 КУпАП, а за ст. 125 КУпАП «Інші порушення правил дорожнього руху» [7].

Зокрема, наведене підтверджується постановою Каховського міськрайонного суду Херсонської області від 30.11.2016 р. (Справа № 658/3286/16-а), який розглянувши у відкритому судовому засіданні адміністративну справу вважає, що у діях позивача відсутній склад адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 122 КУпАП, оскільки, як зазначено у постанові у справі про адміністративне правопорушення, останній під час зупинки інспектором вже рухався по автодорозі, а в розумінні ч. 2 ст. 122 КУпАП України, відповідальність настає у разі порушення воді-

ями транспортних засобів правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку, що передбачено п. п. 9.2, 9.7 Правил дорожнього руху України [13].

Висновки. З урахуванням викладених вище міркувань, можна дійти висновку, що Особливістю положень ст. 125 КУпАП є охоплення нею всіх порушень правил дорожнього руху, крім передбачених статтями 121-128, частинами першою і другою статті 129, статтями 139 і 140 адміністративного кодексу, що не передбачені в диспозиціях інших статей КУпАП. До того ж необхідно брати до уваги, що найбільш шкідливі для суспільних відносин правопорушення у сфері дорожнього руху відображені законодавцем у відповідних диспозиціях статей КУпАП. Тоді як інші порушення правил дорожнього руху, як правило, є незначними, не несуть значної суспільної шкоди. Зокрема, таким правопорушенням може бути віднесено і «порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку».

Отже, у разі порушення правил, передбаченого частиною 2 ст. 122 КУпАП, до особи може бути застосовано попередження, яке відповідно до положень ст. 125 КУпАП, є єдиним адміністративним стягненням.

Водночас, за статистичними даними, у проміжок часу з 1 жовтня по 1 травня ризик потрапити в ДТП зростає на 15% через погані погодні умови та недостатню видимість. Тому водіям необхідно вмикати на всіх механічних транспортних засобах поза населеними пунктами денні ходові вогні, щоб зробити свій механічний транспортний засіб більш помітним, а отже, зайвий раз уникнути ДТП.

Література

1. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : дис. ... кандидата юрид. наук. Харків, 2002. 232 с.
2. Про внесення змін до Правил дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2013 р. № 111. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/111-2013-п>.
3. Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.
4. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338.
5. Справа № 339/246/21139. Рішення Болехівського міського суду Івано-Франківської області від 04.10.2021 р. URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/100075620>.
6. Справа № 522/2548/21. Рішення Приморського районного суду м. Одеси від 16.03.2021 р. URL: <https://vkursi.pro/vsudi/decision/95557350>.
7. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 р. № 8074-10. *Відомості Верховної Ради Української РСР*. 1984. № 51. Ст.1122.
8. Коллер Ю. С. Об'єкт адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. *Право і суспільство*. 2011. № 2. С. 134–138.
9. Бесчастний В.М. Державне управління в сфері безпеки дорожнього руху: монографія. Донецьк : ДЮІ ЛДУВС ім. Дідоренка, 2011. 224 с.
10. Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами: постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 р. № 340. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-п>.
11. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод., допов. та CD) / уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. Київ ; Ірпінь : ВТФ «Перун», 2009. 1736 с.
12. Українська радянська енциклопедія у 3 томах. 12. Справа № 658/3286/16-а. Постанова Каховського міськрайонного суду Херсонської області від 30.11.2016 р. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/63735607>.