

**АНОХІН А. М.**здобувач кафедри конституційного  
та адміністративного права  
(Запорізький національний університет)

УДК 342.9 (477)

DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.3.54>**СПІВВІДНОШЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРАВОПОРУШЕННЯ,  
ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ. 124 КУПАП, ІЗ СУМІЖНИМИ ДЕЛІКТАМИ:  
ПИТАННЯ ТЕОРІЇ І ПРАКТИКИ**

Наукова публікація присвячена дослідженню співвідношення адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУПАП, із суміжними деліктами з метою формулювання пропозицій щодо удосконалення юридичної конструкції вказаної норми КУПАП.

Адміністративне правопорушення, передбачене ст. 124 КУПАП, найчастіше є наслідком правопорушення, передбаченого ст. 121 «Порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу, правил користування ременями безпеки або мотозоломами», або ст. 122 «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху» КУПАП. Також достатньо часто ДТП є наслідком керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції (ст. 130 КУПАП).

Зазначається, що вже після ДТП складно довести перевищення водієм швидкості руху, якщо воно не було зафіксовано камерами автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху та відсутні сліди гальмівного шляху автомобіля (що не дає можливості провести якісне трасологічне дослідження). В такому випадку відповідальність винуватої особи настає лише за ст. 124 КУПАП.

Зважаючи на підвищену суспільну шкідливість адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУПАП, існує об'єктивна необхідність удосконалити юридичну конструкцію гіпотези, диспозиції та санкції ст. 124 КУПАП. Зокрема, пропонується підвищити розмір штрафу, передбаченого частиною першою ст. 124 КУПАП (з п'ятдесяти до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян), а також 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:** правопорушення, дорожньо-транспортна пригода, делікт, правила дорожнього руху, відповідальність, юридична конструкція, санкція, кваліфікуючі ознаки, удосконалення.

**Anokhin A. M. Administrative offense provided for by art. 124 of the code of Ukraine on administrative offenses and related delicts: issues of theory and practice**

The scientific publication is devoted to the study of the administrative offense provided for by Art. 124 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses and related torts in order to formulate proposals for improving the legal construction of the relevant norm of the Code of Ukraine on Administrative Offenses.



Administrative offense provided for in Art. 124 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses, is most often a consequence of the offense provided for in Art. 121 «Violation of the rules for driving or operating a vehicle, the rules for using seat belts or motorcycle helmets», or Art. 122 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses «Exceeding the set speed limits, driving through a traffic stop sign and violating other traffic rules». Also, quite often a traffic accident is a consequence of driving vehicles by persons under the influence of alcohol, drugs or other intoxication or under the influence of drugs that reduce their attention and speed of reaction (Article 130 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses).

It is noted that even after a traffic accident, it is difficult to prove that the driver exceeded the speed of traffic, if they were not recorded by cameras that automatically fix violations of the Traffic Rules, and there are also no traces of the car's braking distance (which does not make it possible to conduct a high-quality trackological study). In this case, the responsibility of the guilty person arises only under Art. 124 of the Code of Ukraine on administrative offenses.

Considering the increased social harmfulness of the administrative offense provided for in Art. 124 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses, there is an objective need to improve the legal construction of the hypothesis, disposition and sanction of Art. 124 of the Code of Ukraine on administrative offenses. In particular, it is proposed to increase the amount of the fine provided for in the first part of Article 124 of the Code of Ukraine on administrative offenses (from fifty to one hundred tax-free minimum incomes of citizens), as well as 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 features).

**Key words:** *offense, traffic accident, tort, traffic rules, responsibility, legal structure, sanction, qualifying features, improvement.*

**Вступ.** Стан чинного адміністративно-деліктного законодавства, яким врегульовано відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху, є задовільним, що підтверджується негативною статистикою ДТП в Україні у порівнянні з аналогічними показниками в країнах ЄС.

Так, 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. При цьому, на відміну від країн, що входять до складу Європейського Союзу, у нас навіть під час карантину не відбулося зменшення статистики смертей і травм на дорогах. Так, у 2020 році в Україні сталося 168 107 ДТП. З них 26 140 ДТП, у яких загинула 3541 особа і 31 974 осіб отримали травми [1; 2].

В той же час, у Європі кількість смертей у результаті ДТП упевнено знижувалася в десятирічних періодах за останні 30, 20 і 10 років. Зокрема, 18 844 людини загинули в результаті дорожнього руху в усьому ЄС у 2020му році, що на 10 847 менше, ніж 2010-го (-37%). За цей період на дорогах ЄС загинуло на 56 305 осіб менше, ніж було б, якби смертність залишалася на такому самому рівні, що й 2010 року [1].

У науковій літературі приділяється чимала увага проблематиці ДТП. Зокрема, різні аспекти профілактики та розслідування дорожньо-транспортних пригод, а також 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. Філіпов та інші відомі фахівці.

Загальній характеристиці адміністративно-правових та інших засобів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні присвятили свою роботу В. Сокурєнко та А. Стрижак.



Окремі адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки дорожнього руху дослідила О. Салманова.

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

Порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення, у тому числі у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, є предметом дослідження таких відомих вчених-адміністративістів як В. Бевзенко, М. Віхляєв, П. Діхтієвський, В. Доненко, Т. Коломоєць, В. Колпаков, А. Комзюк, О. Кузьменко, П. Лютіков, Д. Приймаченко, С. Стеценко та інших науковців.

Проте, аналізу співвідношення адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху приділена недостатня увага, що актуалізує проведення даного дослідження.

**Постановка завдання.** Метою наукової публікації є дослідження співвідношення адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП із суміжними деліктами, що має стати основою для удосконалення чинного адміністративно-деліктного законодавства.

Методологія даної публікації ґрунтується на поєднанні філософських (серед яких найбільше використовуються закони та прийоми діалектики), загальнонаукових (прийоми логічного та соціологічного методів, метод порівняння, системний та структурно-функціональний методи) та спеціально-юридичних методів дослідження (метод юридичної статистики, формально-юридичний метод та метод юридичного моделювання). Також використовується синергетичний науковий підхід, а також принцип об'єктивності в процесі дослідження суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху (використання даних офіційної статистики та реальних судових рішень за результатами розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху).

**Результати дослідження.** Норма чинного адміністративно-деліктного законодавства, якою передбачена відповідальність за спричинення ДТП, має достатньо просту юридичну конструкцію.

Так, 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» [3].

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.

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.

Також слід зазначити, 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.



Адміністративне правопорушення, передбачене ст. 124 КУпАП, найчастіше є наслідком правопорушення, передбаченого ст. 121 «Порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу, правил користування ременями безпеки або мотошоломами», або ст. 122 «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху» КУпАП. Також достатньо часто ДТП є наслідком керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції (ст. 130 КУпАП).

Проте, вже після ДТП достатньо складно довести перевищення водієм швидкості руху, якщо воно не було зафіксовано камерами автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху та відсутні сліди гальмівного шляху автомобіля (що не дає можливості провести якісне трасологічне дослідження). В такому випадку відповідальність винуватої особи настає лише за ст. 124 КУпАП.

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

Із правопорушенням, передбаченим ст. 124 КУпАП, тісно пов'язане адміністративне правопорушення, передбачене ст. 122<sup>4</sup> «Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди» КУпАП, згідно з якою залишення водіями транспортних засобів, іншими учасниками дорожнього руху на порушення встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від одного до двох років, або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб [3].

Адміністративне правопорушення, передбачене ст. ст. 122<sup>4</sup> КУпАП має вищий рівень суспільної шкідливості, у порівнянні із суспільною шкідливістю правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, про що свідчить в кілька разів більший штраф, передбачений за залишення місця дорожньо-транспортної пригоди. Це є цілком логічним, адже порушник, який залишає місце ДТП навіть не знає які наслідки має порушення ним Правил дорожнього руху, наскільки тяжкими є травми потерпілих внаслідок ДТП тощо.

Також, як вже було зазначено, достатньо часто причиною ДТП є перевищення гранично дозвальної швидкості руху транспортних засобів, відповідальність за що передбачена ст. 122 «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху» КУпАП.

Проте, окремо слід вказати на ч. 5 ст.122 КУпАП, згідно з якою порушення, передбачені частинами першою - четвертою ст. 122 КУпАП, що спричинили створення аварійної обстановки, а саме: примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян, - тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі вісімдесяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року [3].

Створення аварійної обстановки де факто є ситуацією, коли ДТП вдалося запобігти (не допустити) завдяки діям інших учасників дорожнього руху (які різко змінили швидкість, напрямок руху або вжили інші заходи щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян).

Часто ДТП є наслідком порушення ПДР особою, яка перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. За вчинення відповідного правопорушення КУпАП передбачає найбільш суворі санкції у порівнянні із санкціями суміжних норм.



Так, у відповідності до ч. 1 ст. 130 КУпАП, 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, - тягнуть 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 [3].

Причому відповідальність за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 130 КУпАП, настає не залежно від наслідків такого діяння (правопорушення із формальним складом).

Достатньо часто після ДТП особа відмовляється пройти тест на стан алкогольного чи іншого сп'яніння. Така поведінка водія має бути чітко зафіксована на відео та відповідний запис додано до протоколу про адміністративне правопорушення.

Також слід відзначити, що причиною ДТП достатньо часто є неправомірне поведінка пішоходів та інших учасників дорожнього руху (велосипедистів, осіб, які керують електро-самокатами тощо).

Так, ст. 127 КУпАП передбачає відповідальність за порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин. Зокрема, згідно із ч. 1 ст. 127 КУпАП, непокоря пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху - тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

У відповідності до ч. 2 ст. 127 КУпАП порушення правил дорожнього руху особами, які керують велосипедами, гужовим транспортом, і погоничами тварин, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а згідно із ч. 3 вказаної статті КУпАП ті самі порушення, вчинені особами, зазначеними в частинах першій або другій цієї статті, які перебувають у стані сп'яніння, - тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Але найбільш наближеною до ст. 124 КУпАП є ч. 4 ст. 127 КУпАП, згідно з якою порушення, передбачені частиною першою або другою цієї статті (ст. 127 КУпАП), що спричинили створення аварійної обстановки, - тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від двадцяти до сорока годин [3].

Показовим в цьому плані є рішення Жовтневого районного суду м. Запоріжжя у справі № 331/1193/23, за результатами розгляду якої до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП було притягнуто пішохода.

Суд, зокрема, зазначив, що суб'єктом адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, є будь-який учасник дорожнього руху. Пунктом 1.3. Правил дорожнього руху визначено, що учасники дорожнього руху зобов'язані знати й неухильно виконувати вимоги цих Правил, а також бути взаємно ввічливими. Згідно визначення, наданого Правилами дорожнього руху, пішохід – особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в кріслах колісних без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу коляску чи крісло колісне. Тобто, пішохід є учасником дорожнього руху, а отже, є суб'єктом адміністративного правопорушення, відповідальність за яке передбачена ст. 124 КУпАП [4].

Проаналізувавши всі обставини вказаної справи, дослідивши докази суддя прийшов до висновку, що саме дії пішохода, який не дотримався вимог п. 4.4, 4.7, 4.14 «а» ПДР Укра-



їни, знаходяться у причинному зв'язку з подією дорожньо-транспортної пригоди, що призвело до пошкодження транспортного засобу [4].

На окрему увагу заслуговує необхідність законодавчого врегулювання відповідальності осіб, які керують електросамокатами, адже із збільшенням кількості таких транспортних засобів природно зростає і кількість ДТП за їх участю.

Як зазначає М. Ясинська, питання правил дорожнього руху для електросамокатів вирішили суди. Так, водії електросамокатів, які потрапили в дорожньо-транспортну пригоду, не можуть заявляти, що не кермують транспортним засобом і не відповідають за ст. 124 КУпАП або статтею 291 КК України. Суди визнають кермувальників електросамокатів повноцінними учасниками дорожнього руху – водіями транспортних засобів, яким заборонено рухатися тротуарами і які зобов'язані дотримуватися встановлених для проїзних частин правил. За порушення Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, водіїв електросамокатів можуть притягнути як до адміністративної, так і до кримінальної відповідальності, а також стягнути з них моральну і матеріальну шкоду на користь потерпілих від ДТП за їх участю [5].

Також М. Ясинська зазначає, що електросамокат відповідає поняттю «транспортний засіб», яке визначено пунктом 1.10 ПДР (пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів). Такий висновок, зокрема, міститься в обвинувальному вирокі Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 19 квітня 2021 року у справі № 336/7734/20 щодо водійки електросамоката, яка покалічила пішохода. Похідним від цього є висновок щодо настання відповідальності у випадку загибелі або серйозних травм людей за ст. 291 КК України у вигляді: штрафу від 34 000 до 85 000 грн або виправних робіт на строк до двох років, або обмеження або позбавлення волі на строк до п'яти років. Тобто суди вважають злочином рух електросамоката тротуаром і пішохідною доріжкою, якщо внаслідок зіткнення з ним загинула або серйозно травмувалась людина [5].

З набуттям чинності Законом України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» від 24.02.2023 № 2956-IX електросамокати та моноколеса на законодавчому рівні визнано повноцінними транспортними засобами [6]. Тож у разі, якщо ДТП сталася з вини водія самоката або моноколеса, такий водій буде нести відповідальність за ст. 124 КУпАП.

Порівняльний аналіз розміру адміністративних санкцій за грубі порушення Правил дорожнього руху свідчить про достатньо лояльне ставлення законодавця до порушників, діяння яких стали причиною ДТП. Штраф у розмірі 850 грн (п'ятдесяті неоподатковуваних мінімумів доходів громадян) або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року не є достатньо стримуючим фактором для прихильників небезпечних маневрів або перевищення швидкості, чи інших порушень ПДР. Вказаний розмір штрафу, враховуючи інфляцію та зростання розміру середньої заробітної плати скоріше має рекомендаційний характер для правосвідомості водіїв (сприймається як незначний ризик невеликих фінансових втрат).

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.

Отже, основною ознакою, що відрізняє адміністративне правопорушення, передбачене ст. 124 КУпАП, від інших правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є завдання матеріальної шкоди (пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна). Таким чином, це адміністративне правопорушення із матеріальним складом, на відміну від пере-



важної більшості суміжних правопорушень (де достатньо самого факту порушення Правил дорожнього руху чи інших технічних норм).

Водночас юридична конструкція ст. 124 КУпАП не є досконалою. Зокрема, законодавцем не визначено – чи буде нести винувата у ДТП особа відповідальність за завдання потерпілому легких тілесних ушкоджень.

У зв'язку із цим В. Крейденко оприлюднив законопроект «Про внесення змін до статті 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило легкі тілесні ушкодження».

У пояснювальній записці до документа зазначається, що на сьогодні в Україні передбачена кримінальна відповідальність за спричинення водієм середніх, тяжких тілесних ушкоджень або смерті (ст. 286 Кримінального кодексу України). При цьому жодної відповідальності не передбачено за спричинення легких тілесних ушкоджень [7].

Судова практика показує, що за відсутності альтернативи в такому разі застосовується положення статті 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення, яка передбачає адміністративну відповідальність за порушення учасниками дорожнього руху Правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

Фактично ст. 124 КУпАП не передбачає відповідальності за заподіяння легких тілесних ушкоджень, тобто, якщо в результаті ДТП не було завдано шкоди майну, але в той же час потерпіла особа отримала легкі тілесні ушкодження, суд не має законних підстав застосувати до винних осіб адміністративне стягнення, передбачене статтею 124 вказаного кодексу [7].

У зв'язку з цим В. Крейденко запропонував виправити правову колізію, що дасть суду підстави для застосування адміністративного стягнення за спричинення водієм легких тілесних ушкоджень (без завдання шкоди майну). Законопроект передбачає внесення змін до назви статті 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення, а саме – додавання «легких тілесних ушкоджень учасників дорожнього руху» до визначення предмету правового регулювання статті.

Передбачається, що до зазначеної статті КУпАП буде додано частину другу, яка визначатиме адміністративну відповідальність у вигляді такого адміністративного стягнення як «накладення штрафу в розмірі трьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року» за порушення правил дорожнього руху, що спричинило легкі тілесні ушкодження іншим учасникам дорожнього руху [7].

Така законодавча ініціатива є слухною та заслуговує на практичну реалізацію.

**Висновки.** Аналіз адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП у співвідношенні із іншими адміністративними деліктами у сфері безпеки дорожнього руху дає підстави стверджувати, що законодавець проявив значну лояльність до порушників ПДР, дії або бездіяльність яких стала причиною ДТП, часто із суттєвими матеріальними збитками та/або легкими тілесними ушкодженнями, завданими в результаті ДТП потерпілій стороні.

Враховуючи проведені 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 адміністративну відповідальність за вчинення вказаного правопорушення (за наявності кваліфікуючих ознак).

Крім того, ст. 124 КУпАП доцільно доповнити частиною третьою, яка буде передбачати адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху, що спричинило легкі тілесні ушкодження іншим учасникам дорожнього руху. Відповідно, розмір штрафу за таке порушення правил дорожнього руху повинен бути на порядок більшим, ніж за спричинення ДТП, в якому «постраждалими» є лише транспортні засоби або/та дорожня інфраструктура.



Перспектива подальшого дослідження даної теми обумовлена необхідністю розробки пропозицій щодо внесення змін до чинного адміністративно-деліктного законодавства, яким регламентовано відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

**Список використаних джерел:**

1. Козьяков С., Берлін М. Скільки коштує життя, втрачене на дорозі, й навіщо держава повинна це порохувати? *Дзеркало тижня*. 20.09.2021. URL: <https://zn.ua/ukr/internal/skilki-koshtuje-zhittja-vtrachene-na-dorozi-j-navishcho-derzhava-povinna-tse-porakhuvati.html> (дата звернення: 03.04.2023).

2. 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: 03.04.2023).

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X. Дата оновлення: 15.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 17.04.2023).

4. Рішення Жовтневого районного суду м. Запоріжжя від 22.03.2023 у справі № 331/1193/23. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/109735073> (дата звернення: 05.04.2023).

5. Ясинська М. ПДР для електросамокатів. *Юридична практика*. № 33-34 (1234-1235). 24.08.2021. URL: <https://pravo.ua/articles/pdr-dlia-elektrosamokativ/> (дата звернення: 12.04.2023).

6. Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів: Закон України від 24.02.2023 № 2956-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text> (дата звернення: 12.04.2023).

7. Гапон Ю. Штрафи за легкі тілесні ушкодження під час ДТП: депутат пропонує внести зміни до КУпАП. *Юридичний факт: інформаційний портал*. 13.03.2023. URL: <https://www.yurfact.com.ua/fakty/shtrafy-za-lehki-tilesni-ushkodzhennia-pid-chas-dtp-deputat-proponuie-vnesty-zminy-do-kupap> (дата звернення: 10.04.2023).

