

Summary

*Shapochkina M. Administrative-termination sanctions in the field of licensing: theory and practice*

In the scientific publication studied sanctions administrative and legal licensing regime as cancellation of license, suspension of license and recognition of license invalid. Scientist analyzes the law that establishes and regulates their application to licensees. Focuses attention on the need to amend the regulations to eliminate conflicts and improve the application of administrative measures at the stage of monitoring compliance with license terms and conditions.

**Key words:** cancellation of license, suspension of license, administrative enforcement, prevent, sanction.

УДК 342.9

**Р. В. ЯРОВА**

*Руслана Василівна Ярова, старший викладач, заступник декана факультету економіки, менеджменту і права Національного транспортного університету*

**ВИНА ЯК ОЗНАКА АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРОСТУПКУ  
СПЕЦІАЛЬНИХ СУБ'ЄКТІВ – ВОДІІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

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, за певних умов можуть нести небезпеку для суспільства!

Безпека дорожнього руху також є важливим інструментом побудови правової держави. Важливе значення для нормальної і безпечної діяльності транспорту має жорстке слідування встановленому тут правопорядку. Порушення даного правопорядку призводить не лише до дезорганізації руху транспортних засобів, а й до людських жертв, заподіяння матеріальної шкоди.

Винними у дорожньо-транспортних пригодах можуть бути різні учасники дорожнього руху – водії, пішоходи, велосипедисти та інші суб'єкти дорожніх відносин, але переважна більшість ДТП виникають саме з вини водіїв (85 %) і найчастіше – через порушення правил дорожнього руху. За такі правопорушення водії можуть нести адміністративну, кримінальну та цивільну відповідальності.

Відповідно, якщо має місце велика кількість дорожньо-транспортних пригод, то виникає й потреба в удосконаленні законодавства, що регулює організацію дорожнього руху в Україні. Одним із найважливіших правових засобів, який має привести до зменшення дорожньо-транспортних пригод, а отже, і до зменшення травматизму на автошляхах України, є інститут адміністративної відповідальності учасників дорожнього руху, зокрема водіїв автотранспортних засобів. Тобто, у боротьбі із правопорушеннями, а саме у сфері безпеки дорожнього руху, важливу роль відіграють заходи адміністративного примусу, а саме адміністративна відповідальність.

Питанню адміністративної відповідальності в науковій літературі було приділено чимало уваги. Даною проблематикою займалися такі науковці, як В. Авер'янов, А. Агапов, О. Андрійко, О. Бандурка, Д. Бахрах, В. Білоус, Ю. Битяк, І. Голосніченко, С. Додін, Г. Забарний, Р. Калюжний, С. Ківалов, Л. Коваль, Т. Коломоєць, В. Колпаков, А. Комзюк, В. Копейчиков, О. Кузьменко, Є. Курінний, Н. Нижник, А. Лунев, Н. Матюхіна, В. Опришко, О. Остапенко, С. Продайко, О. Рябченко, С. Стеценко, М. Тищенко, О. Фрицький, В. Шамрай, В. Шкарупа та інші. Адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху, взагалі, та водіїв автотранспорту має свої особливості і в науковій літературі мало досліджена. Даними питаннями тією чи іншою мірою займалися такі науковці, як В. Авер'янов, О. Альохін, О. Андрійко, І. Голосніченко, Ю. Битяк, В. Безчастний, С. Додін, В. Жулев, А. Дюжаєв, Р. Калюжний, М. Коваль, В. Квашиш, В. Колпаков, В. Лук'янов, В. Новіков, А. Селіванов, О. Собакар, В. Шкарупа, Х. Ярмакі та інші.

Важливою ознакою адміністративного проступку як підстави адміністративної відповідальності є вина суб'єкта, який вчинив протиправне діяння, тобто в нашому випадку – водія автотранспортного засобу.

Відповідно до ст. 9 КУпАП винність діяння є обов'язковою ознакою адміністративного правопорушення (проступку). Без вини не може бути адміністративної відповідальності. Лише винне, протиправне, суспільно шкідливе діяння тягне за собою адміністративну відповідальність.

Незважаючи на те, що законодавець прямо вказує на вину як обов'язкову ознаку адміністративного проступку, більше того, зазначає і форми вини (умисел і необережність), на практиці досить часто така ознака, як вина, недооцінюється.

КУпАП не дає визначення вини. Якщо провести аналогію із виною у кримінальних правовідносинах, то там враховується психологічне ставлення правопорушника не лише до протиправного діяння, а й до його

наслідків. Враховуючи те, що більшість адміністративних проступків, які вчиняються водіями автотранспортних засобом, є із формальним складом, то, можливо, і достатньо для дослідження вини водія лише психологічного ставлення до свого протиправного діяння. Водночас беззаперечним є той факт, що водіями вчиняються і проступки із матеріальним складом, і тут має значення ставлення порушників до наслідків свого протиправного діяння. Можна погодитися із твердженням А. Лунєва, що винність, та у зв'язку із цим адміністративна відповідальність тієї чи іншої особи, має місце тільки там, де доведено причинний зв'язок між протиправною дією (бездіяльністю) та наслідками, що настали<sup>2</sup>.

Підтримує цю позицію і Л. Коваль, який зазначає, що вина полягає у внутрішньому ставленні осудного дієздатного (як повністю, так і обмежено) суб'єкта до вчиненого ним правопорушення і шкідливих наслідків протиправного діяння. Вина створює так званий внутрішній психологічний елемент провини, за який винна особа підлягає відповідальності. Наявністю вини ми констатуємо, що певний проступок – це не тільки фізична дія людини, а й продукт її внутрішнього світу, волі, свідомості, так би мовити, душевного руху<sup>3</sup>. Підтвердженням цього є і законодавча норма, зокрема, відповідно до ст. 10 КУпАП адміністративне правопорушення визначається вчиненням умисно, коли особа, яка його вчинила, усвідомлювала протиправний характер своєї дії чи бездіяльності, передбачала її шкідливі наслідки та бажала їх чи свідомо допускала настання цих наслідків.

На наш погляд, вина водія полягає саме у його психологічному ставленні до свого протиправного діяння і до його наслідків, адже більшість водіїв, які порушуючи правила дорожнього руху розраховують на те, що вони ніякої шкоди цим не завдають і це до жодних шкідливих наслідків не приведе. І саме психологічним ставленням водія до наслідків свого протиправного діяння й визначається форми вини. Недоврахування наслідків проступку свідчить про безвідповідальне ставлення особи до того, що вона робить.

Як уже зазначалося, законом передбачено дві форми вини – умисел і необережність. Але на практиці при притягненні порушника до адміністративної відповідальності досить часто увага формі вини суб'єктом правозастосування не приділяється.

Теорія адміністративного права, зважаючи на певні відмінності в інтелектуальному та вольовому моменті вини при вчиненні навмисних адміністративних правопорушень, поділяє умисел на прямий і непрямий. Прямий умисел має місце тоді, коли особа усвідомлює шкідливий для суспільства характер проступку, передбачає наслідки цього діяння і бажає, щоб наслідки настали. Непрямий умисел проявляється в тому випадку, коли особа усвідомлює шкідливий для суспільства характер свого діяння, передбачає можливість настання негативних наслідків, але не бажає їх, хоча свідомо припускає їх появу<sup>4</sup>.

Зрозуміло що вина у формі прямого умислу завдає значно більшої шкоди охоронюваним інтересам.

Враховуючи те, що більшість порушень, які вчиняються водіями автотранспортних засобів, із формальним складом, тому вони і вчиняються умисно. Хоча у багатьох випадках водії вчиняють адміністративні проступки не умисно, а саме необережно, тобто вони передбачають настання шкідливих наслідків, але в силу різних причин розраховують на те, що такі наслідки не настануть. Якщо поняття умислу пов'язане із психічним ставленням і до протиправного діяння, і до його наслідків, то при встановленні форми необережності враховується ставлення саме до шкідливих наслідків протиправного діяння. Дійсно, водії, порушуючи правила дорожнього руху, розраховують, що це не призведе до шкідливих наслідків, – «проскакують» на червоному сигналі світлофора, розмовляють по мобільному телефону, перевищують швидкість руху і так далі.

Варто зазначити, що вчинювані із необережності проступки можуть бути як матеріальними, так і формальними.

Ми вважаємо, що важливо також встановити форму необережності при притягненні порушника до адміністративної відповідальності.

Вина у формі необережності буває у двох проявах – самовпевненість та недбалість.

Самовпевненість полягає в тому, що особа передбачає настання протиправного шкідливого наслідку, але легковажно розраховує на його відвернення.

Недбалість полягає в тому, що особа не передбачає можливості настання протиправних наслідків, хоча за даних обставин повинна була б і могла їх передбачити<sup>5</sup>.

Наприклад, при перевищенні швидкості руху водій розраховує, що при його великому досвіді і малій інтенсивності руху він зможе відвернути створення аварійної ситуації, тобто передбачає можливість настання шкідливих наслідків, але водночас легковажно сподівається їх уникнути. Тому, якщо аварійна ситуація все ж виникає, водій повинен нести відповідальність за спричинену шкоду внаслідок самовпевненості.

Якщо при вчиненні проступку правопорушник проявив недбалість, необережна вина проявляється в тому, що порушник просто не задумується над тим, до чого можуть призвести вчинювані ним дії. Однак у будь-якому випадку для з'ясування того, в чому саме проявляється необережна вина правопорушника, необхідно встановити об'єктивні умови, в яких він перебував у момент вчинення правопорушення<sup>6</sup>.

Ще одним дискусійним питанням є те, що в багатьох випадках взагалі неможливо визначити форму вини в окремих складах адміністративних правопорушень. Наприклад, водій автомобіля відволікається і не помічає встановлений дорожній знак чи розмітку, внаслідок чого порушує правила дорожнього руху. У дія водія є ознаки складу адміністративного правопорушення, передбаченого КУпАП, однак очевидним є те, що в момент вчинення порушення правил дорожнього руху він не усвідомлював протиправного характеру свого діяння, оскільки був зайнятий, наприклад, розмовою з пасажиром, тобто про умисел йтися не може. Водночас визначення необережної форми вини вимагає оцінки ставлення порушника до наслідків вчиненого

ним діяння, проте більшістю норм, які встановлюють відповідальність водіїв автотранспортних засобів (наприклад, ч. 2 ст. 122), наслідків в якості ознаки об'єктивної сторони не передбачено, а відтак необережна форма вини не може бути кваліфікована. Таким чином, в подібних ситуаціях вина водія відсутня як у формі умислу, так і у формі необережності<sup>7</sup>.

І хоча ст. 10 КУпАП вказує, що адміністративне правопорушення визнається вчиненим умисно, коли особа, яка його вчинила, усвідомлювала протиправний характер дії чи бездіяльності, передбачала її шкідливі наслідки і бажала або свідомо допускала настання цих наслідків, а в теорії адміністративного права умисел чітко поділяється на два види: прямий і непрямий, в сфері дорожнього руху дані види умислу розподілити в деяких випадках доволі важко.

Виходячи з того, що законодавча конструкція визначень і умисної, і необережної вини належить лише до матеріальних складів адміністративних проступків, треба зазначити, що більшість складів адміністративних проступків, за які водії можуть нести адміністративну відповідальність, є формальними. Тому визнавати вини, на нашу думку, необхідно виходячи з того, що при виконанні формальних складів умисел полягає в усвідомленні протиправності дій у даних обставинах і бажанні їх скоїти, навмисності протиправної поведінки. Як зазначає Д. Бахрах, у таких випадках необережність можна розуміти як відсутність належної обачливості, халатність<sup>8</sup>.

Можна сказати, що більшість складів правопорушень, за які до водіїв можна застосовувати адміністративні стягнення, не передбачає як ознаку будь-якої з форм вини. Тобто, у багатьох випадках достатньо встановити лише вини як таку. Найчастіше вина матиме значення лише для диференціації відповідальності при накладанні адміністративного стягнення. І це дуже важливо саме для особи, яка притягається до відповідальності.

Вина особи, як і будь-який психічний її стан, знаходить своє вираження в реальній поведінці особи. Правозастосовним органом вина з'ясовується через певні об'єктивні обставини, які встановлюються під час адміністративного розслідування<sup>9</sup>.

До таких об'єктивних обставин можна віднести знання особою закону, який може бути порушено. Адже особа може знати закон, але свідомо його порушувати, а може й не знати і, відповідно, порушувати його неспівомовно. Довести, знала особа закон чи не знала фактично неможливо.

Згідно з КУпАП знання закону прямо впливає на встановлення вини. Разом із тим відповідно ст. 68 Конституції України незнання закону не звільняє від відповідальності. Принцип презумпції знання закону фактично суперечить принципу презумпції невинуватості.

Але набуття статусу такого спеціального суб'єкта адміністративного правопорушення, як водій, пов'язано переважно саме зі знанням певних правових норм, тому для визначення вини необхідно користуватись принципом презумпції усвідомлення протиправності діяння. Відповідно до чинного законодавства право керувати транспортним засобом може бути надано особі тільки після успішного проходження усіх дозвільних процедур, після яких особа може бути допущена до управління транспортним засобом і які передбачають знання правил дорожнього руху. Як зазначає Д. Лук'янець, з огляду на наявність презумпції усвідомлення протиправності діяння та формальність більшості складів адміністративних правопорушень, перевагу у визначенні вини суб'єкта законодавець віддає не інтелектуальному, а вольовому моменту. Проте інтелектуальний момент не повинен відкидатися взагалі, оскільки саме його наявність дає можливість відмежувати правопорушення від протиправних діянь, вчинених у стані неосудності<sup>10</sup>.

Якщо водій вчинив адміністративний проступок із формальним складом, то для притягнення його до відповідальності достатньо лише протиправного діяння. Шкода в результаті такого протиправного діяння може бути заподіяна, але незалежно від її заподіяння адміністративна відповідальність настає. Якщо водій вчиняє адміністративний проступок із матеріальним складом, то шкода – обов'язкова умова притягнення його до адміністративної відповідальності. Тобто, можна говорити, що адміністративні проступки з формальним складом і матеріальним складом мають різний ступінь суспільної шкідливості, зокрема, другі є більш суспільно шкідливими і саме такими їх робить наявність відповідних суспільно шкідливих наслідків. Невипадково, для багатьох видів адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху існують суміжні склади злочинів, які мають вираз в однакових діях, але відрізняються за наслідками. При цьому значення має або взагалі наявність наслідків, або розмір шкоди, в якій вони проявляються. Так, наприклад, ст. 122 КУпАП встановлена адміністративна відповідальність за перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху, а ст. 124 КУпАП передбачена відповідальність за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна. За ці ж дії передбачена також і кримінальна відповідальність, зокрема відповідно до ст. 286 КК України – за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що завдало потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження або спричинило смерть потерпілого, або заподіяло тяжке тілесне ушкодження, або загибель кількох осіб.

Досліджуючи дійсне бажання суб'єкта, можна зрозуміти його психічне ставлення до своїх дій та їх можливих наслідків, тобто встановити його реальну вини. Проаналізувавши ст. 251 КУпАП, можемо стверджувати, що переважна більшість джерел доказів у справі про адміністративне правопорушення стосується встановлення ознак об'єктивної сторони правопорушення, за винятком пояснень самого правопорушника. Отже, достовірно про зміст суб'єктивної сторони правопорушення може судити тільки сама особа, що вчи-

нила правопорушення. Орган адміністративної юрисдикції робить висновок про наявність вини в тій чи іншій формі переважно через оцінку змісту об'єктивної сторони правопорушення і співвідношення його із так званим стандартним способом мислення.

Мотивація типу досягнення мети, яка є більш цінною для правопорушника, ніж дотримання норм права, має полягати в основі кваліфікації вини у формі умислу або навіть звільнення від відповідальності через крайню необхідність.

Беззаперечним є той факт, що законодавець недооцінює значення форми вини особи при вчиненні адміністративного проступку, але досить часто саме форма вини враховується, чи повинна була б враховуватися, при визначенні виду та розміру адміністративного стягнення, яке застосовується до порушника. Зрозуміло, що до водія, який вчинив адміністративний проступок умисно, має бути застосовано більш суворе покарання. Не можна не погодитися із А. Алехінім, що на транспорті частина адміністративних проступків може вчинятися лише умисно. Це пояснюється тим, що адміністративістами тут визнаються порушення таких правил, більшість яких водії транспортних засобів повинні знати. До числа правопорушень, які можуть бути вчинені водіями лише навмисно, належать, наприклад, керування транспортним засобом в стані алкогольного сп'яніння<sup>11</sup>.

Отже, вина є визначальною, основоположною характеристикою адміністративного правопорушення. Її важливість зумовлюється тим, що згідно з офіційним визначенням поняття адміністративного правопорушення вина обов'язково включається у склад будь-якого проступку. Відповідно до цього правила особа не може нести відповідальності, якщо її вини у вчиненні протиправного діяння немає. Саме тому не підлягають адміністративній відповідальності неосудні особи, водії, що діяли в стані крайньої необхідності, особи, які не досягли віку адміністративної відповідальності тощо. Законодавець значно недооцінює форми вини суб'єкта відповідальності при вчиненні конкретного адміністративного проступку.

Як зазначає Л. Коваль, відсутність умислу і необережності свідчать про випадок – такий збіг обставин, при якому особа не усвідомлювала і не могла усвідомлювати властивостей скоєного або не передбачала і не могла передбачити шкідливих наслідків діяння. Випадковими можуть бути і дія, і бездіяльність. За наявності випадку вина цілком відсутня<sup>12</sup>.

Водій, як учасник дорожнього руху, найчастіше вчиняє адміністративні проступки керуючи транспортним засобом. Транспортний засіб, відповідно до цивільного законодавства, є джерелом підвищеної небезпеки. У результаті вчинення адміністративного проступку може бути заподіяна матеріальна і моральна шкода, порядок відшкодування якої регулюється цивільним законодавством. Згідно з чинним законодавством відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, настає незалежно від вини. Але тут йдеться про порушення норм цивільного права, а не адміністративного. Тому необхідно чітко розділити – адміністративна відповідальність водіїв, навіть за участі джерела підвищеної небезпеки – автотранспортного засобу – настає лише, якщо має місце вина порушника (водія); цивільна відповідальність у цьому випадку виникає незалежно від вини порушника. Більше того, необхідно ще раз акцентувати на важливості встановлення форми вини порушника – умислу чи необережності. Реальне з'ясування психічного ставлення порушника до протиправного діяння і до його наслідків, а отже, умислу й необережності протиправного діяння, повинно передувати вирішенню питання про відповідальність.

Форми умислу та необережності мають важливе і теоретичне, і практичне значення. Зокрема, їх ознаки повинні враховуватися в процесі притягнення порушника до адміністративної відповідальності, вибору виду адміністративного стягнення або звільнення від адміністративної відповідальності. Саме тому ми вважаємо за доцільне на законодавчому рівні закріпити наступні форми вини – умисел (прямий умисел і непрямий умисел), необережність (самовпевненість та недбалість).

<sup>1</sup> Каллер Ю. С. Визначення поняття «адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» / Ю. С. Каллер // Часопис Академії адвокатури України. – 2010. – № 9. – С. 1–6.

<sup>2</sup> Лунев А. Е. Административное и правоохранительное значения административной ответственности / А. Е. Лунев. – М. : Знание, 1983. – 40 с.

<sup>3</sup> Коваль Л. В. Відповідальність за адміністративні правопорушення / Л. В. Коваль. – К. : Вища школа, 1975. – 160 с.

<sup>4</sup> Адміністративна відповідальність (загальні положення та правопорушення у сфері обігу наркотиків) : навч. посіб. / за заг. ред. І. П. Голосніченка. – К. : КІВС, 2002. – 141 с.

<sup>5</sup> Кузьмичова Г. А. Административная ответственность / Г. А. Кузьмичова, Л. А. Калинина. – М. : Юриспруденция, 2000. – 468 с.

<sup>6</sup> Коваль Л. В. Адміністративне право: курс лекцій для студентів юридичних вузів та факультетів / Л. В. Коваль. – К. : Вентурі, 1998. – 208 с.

<sup>7</sup> Лук'янець Д. М. Вина як суб'єктивна підстава адміністративної відповідальності та проблеми її визначення / Д. М. Лук'янець // Адвокат: Журнал спілки адвокатів України. – 2004. – № 7. – С. 3–6.

<sup>8</sup> Бахрах Д. Н. Административная ответственность граждан СССР : учеб. пособ. / Д. Н. Бахрах. – Свердловск : Изд-во Уральского университета, 1985. – С. 28–29.

<sup>9</sup> Герасименко Є. С. Суб'єкти адміністративного проступку / Є. С. Герасименко // Право України. – 1999. – № 4. – С. 41.

<sup>10</sup> Лук'янець Д. М. Вказана праця.

<sup>11</sup> Алехин А. П. Административная ответственность за правонарушения на транспорте / А. П. Алехин. – М. : Юридическая литература, 1967. – 112 с.

<sup>12</sup> Коваль Л. В. Відповідальність за адміністративні правопорушення / Л. В. Коваль. – К. : Вища школа, 1975. – 160 с.

Резюме

**Ярова Р. В. Вина як ознака адміністративного проступку спеціальних суб'єктів – водіїв автотранспортних засобів.**

В Україні кількість дорожньо-транспортних пригод зростає щоденно з геометричною прогресією. Безпека дорожнього руху є основою національної безпеки держави. Саме тому дослідження такої ознаки адміністративного проступку, як вина спеціального суб'єкта – водія автотранспортного засобу має важливе теоретичне і практичне значення.

**Ключові слова:** адміністративна відповідальність, адміністративний проступок, водій, вина, умисел, необережність.

Резюме

**Яровая Р. В. Вина как признак административного проступка специальных субъектов – водителей автотранспортных средств.**

В Украине количество дорожно-транспортных происшествий растет ежедневно с геометрической прогрессией. Безопасность дорожного движения является основой национальной безопасности государства. Именно поэтому исследования такого признака административного проступка, как вина специального субъекта – водителя автотранспортного средства имеет важное теоретическое и практическое значение.

**Ключевые слова:** административная ответственность, административный проступок, водитель, вина, умысел, неосторожность.

Summary

**Yarova R. Wines administrative offense as a sign of special subjects – drivers of vehicles.**

In Ukraine, the number of accidents is increasing exponentially every day. Road safety is the foundation of national security. That is why the study of such characteristics as administrative misconduct wine special subject - the driver of the vehicle has important theoretical and practical significance.

**Key words:** administrative responsibility, administrative offense, driver, wine, intent, negligence.