



ПРОБЛЕМИ ТА СУДЖЕННЯ

УДК 342.341

DOI <https://doi.org/10.32782/yuv.v4.2022.4>

О. Юнін,

доктор юридичних наук, професор,
перший проректор

Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

Б. Логвиненко,

доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ ЗАХОДІВ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Актуальність теми. Однією із форм публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури є здійснення контролю за дотриманням законодавства у цій сфері, виявлення, фіксація порушень та застосування заходів адміністративної відповідальності. Адміністративні правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури є досить поширеними в адміністративно-деліктній сфері суспільних відносин, і пов'язано це, з однієї сторони – з суттєвим місцем у сфері дорожньої інфраструктури (зокрема автомобільних доріг) в національній мережі переміщення товарно-матеріальних цінностей (більше 50% сировини, продукції, транспортних засобів та засобів виробництва імпортується в Україну та експортується з України автомобільним транспортом), особливо починаючи з 24.02.2022 року з моменту повномасштабного військового вторгнення росії на територію України, блокуванням морських перевезень – доля перевезень автомобільним транспортом в Україні збільшилась до 70%

відсотків; таким чином з моменту військової агресії в системні транспортного трафіку автомобільний транспорт займає 70%, залізничний – 20%; морський – 10% (за рахунок функціонування зернового коридору [1]); повітряний – 0%. З іншої сторони значна поширеність правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури пояснюється низьким рівнем превентивної діяльності, пов'язаної з попередженням правопорушень, що вчиняються у сфері будівництва, експлуатації та утримання дорожньої інфраструктури. Так, за офіційними даними Державної служби України з безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпека), органу, який відповідно до законодавства здійснює державний нагляд (контроль) за безпекою на автомобільному транспорті, одним із механізмів якого є застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення у сфері автомобільних перевезень у 2021 році до адміністративної відповідальності за порушення перевезень пасажирів та вантажу автомобільним транспор-





том було притягнуто 48 тис. фізичних та юридичних осіб, накладено штрафних санкцій за їх порушення на суму майже 180 млн. грн. В 2021 році до державного бюджету за рахунок сплати штрафів за вчинення вищевказаних адміністративних правопорушень надійшло близько 120 млн. грн. [2]. Попри досить вагомні показники застосування заходів адміністративної відповідальності за вчинення даних правопорушень, значна частина їх залишається невиявленими (латентними), що зумовлено, у тому числі, складнощами в їх нормативному визначенні та механізмі застосування заходів адміністративної відповідальності за їх вчинення.

У зв'язку з цим нижче на досягнення мети дослідження маємо **завданнями дослідження** в межах цієї статті будуть: здійснення аналізу підстав та процедури застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення у сфері дорожньої інфраструктури та виокремлення деяких положень щодо їх удосконалення.

Стан дослідження проблематики статті. Підстави адміністративної відповідальності розглядалися такими вченими, як Г.А. Аванесов, О.М. Бандурка, Д.М. Бахрах, О.П. Беца, К.Л. Бугайчук, І.П. Голосніченко, Є.В. Додін, М.М. Дорогих, О.П. Ключніченко, А.Т. Комзюк, В.К. Колпаков, В.М. Кудрявцев, Д.М. Лук'янець, Г.М. Мінковський, Р.В. Миронюк, Л.Л. Попов, О.І. Остапенко та іншими. Проте питання визначення підстав адміністративної відповідальності за правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури не знайшли свого відображення в їх працях.

Виклад основних положень статті. Аналіз теоретичних положень щодо сутності підстав адміністративної відповідальності дає можливість вести мову про такі підстави адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури 1) нормативну,

тобто систему норм, які її регулюють; 2) фактичну, тобто діяння конкретного суб'єкта, що порушують правові приписи, які охороняються адміністративними санкціями (адміністративне правопорушення); 3) процесуальну, тобто акт компетентного суб'єкта про накладення конкретного стягнення за конкретне адміністративне правопорушення [3, с. 37].

Нормативною підставою адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури є система адміністративно-правових норм, за допомогою яких закріплені: 1) склади адміністративного правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури визначені в статтях 124, 128-1, 132-1, 138, 139, 140, 141, 142 КУпАП (в цілому більше 20 складів правопорушень); 2) види і розміри адміністративних стягнень та принципи їх накладення (переважно штраф у розмірі від двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, наприклад у разі перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм понад 30%, або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин); 3) коло суб'єктів (органів та посадових осіб), що уповноважені складати протоколи про адміністративні правопорушення дорожньої інфраструктури (уповноважені на те посадові особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті (Укртрансбезпека); розглядати справи про адміністративні правопорушення у даній сфері (інспектори Укртрансбезпеки, судді місцевих судів); 4) процедура притягнення до адміністративної відповідальності та її процесуальне оформлення (визначена розділом 3-4 КУпАП).

Основними нормативними актами, які закріплюють вищезазначені адміністративні норми у сфері дорожньої інфраструктури є: Кодекс України





про адміністративні правопорушення (статті 124, 128-1, 132-1, 138, 139, 140, 141, 142 КУпАП) [4], Закони «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про автомобільні дороги» [5], Господарський Кодекс України.

Узагальнюючи проведене нами дослідження підстав адміністративної відповідальності у сфері дорожньої інфраструктури, можна зазначити таке: 1) для настання адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури необхідна наявність трьох підстав – нормативної, фактичної та процесуальної; 2) під адміністративним правопорушенням у сфері дорожньої інфраструктури слід розуміти суспільно небезпечне і шкідливе, протиправне, винне діяння, що посягає на встановлений порядок будівництва, реконструкції та утримання автомобільних доріг, дорожньої інфраструктури та перевезення вантажів автомобільним транспортом у тому числі безпеки у цій сфері, за настання якого законом передбачено адміністративну відповідальність; 3) подальші наукові дослідження цих проблем зумовлені тим, що наявність цілісної картини адміністративної відповідальності у сфері дорожньої інфраструктури дозволяє врегулювати всю сферу відносин як матеріальних, так і процесуальних, які виникають у зв'язку з учиненням адміністративного правопорушення у цій галузі, запобігаючи таким чином прогалинам в їх регулюванні [6, с. 138].

Аналіз адміністративно-деліктного законодавства дає можливість виокремити такі проступки у сфері дорожньої інфраструктури (за об'єктом посягання): 1) порушення правил дорожнього руху, що спричинило або могло спричинити пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (статті 124, 132-1, 139 КУпАП); 2) порушення або невиконання

правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху (статті 128-1, 140 КУпАП); 3) порушення правил охорони та утримання об'єктів дорожньої інфраструктури (статті 138, 141, 142 КУпАП).

Поверховий аналіз складів даних правопорушень дає можливість стверджувати про відсутність чіткої їх системи та однозначності розуміння окремих правових категорій, що потребує їх наукового аналізу в межах окремого дослідження.

Однак, в межах даної статті звернемо увагу на окремі шляхи удосконалення нормотворчої техніки при побудові норм, які встановлюють відповідальність за порушення у сфері дорожньої інфраструктури. Так, на нашу думку не доцільною і такою що закладає корупційні ризики в діяльності органу, який уповноважений здійснювати розгляд справ – суду є альтернативна санкція статті 124 КУпАП «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна» а саме – позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року. Обґрунтуванням цьому слугує те, що в більшості випадків у водіїв відсутній прямий умисел щодо завдання шкоди дорожнім спорудам, частіше всього це відбувається як наслідок незначних порушень – недотриманням дистанції руху, поганою якістю дорожнього покриття (наявності вибоїн, ям, для об'їзду яких необхідно здійснювати різкий маневр), погодними умовами, і є виключно порушенням, яке посягає на безпеку дорожнього руху. Попри те, що в примітці до статті 124 КУпАП міститься норма про те, що «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» іноді водій який став винуватцем порушення правил дорожнього руху, яке призвело до пошкодження дорожньої інфраструктури зацікавлений скласти так званий «євро-протокол», натомість інший відмовляється від цього, що автоматично викликає необхідність оформлення дорожньо-транспортної пригоди працівниками патрульної поліції, складення протоколу правопорушення, направлення матеріалу до суду і ймовірність застосування стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом. Тобто якщо включати закони логіки, то за всі порушення правил дорожнього руху альтернативною санкцією статті має бути позбавлення права керування транспортним засобом, що по крайній мірі не ефективно та суттєво порушення право особи на керування транспортними засобами. У зв'язку з цим пропонуємо виключити стягнення у вигляді «позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року» з санкції частини 1 статті 124 КУпАП, залишивши тільки штрафну санкцію. Натомість доцільно доповнити ст. 124 КУпАП ч.2 такого змісту «Грубе порушення правил дорожнього руху, за яке передбачено застосування стягнення у вигляді штрафу у розмірі 100 і більше неоподаткованих мінімумів доходів громадян, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна – тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста п'ятдесяти неоподаткованих мінімумів доходів грома-

дян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року».

Нижче на виконання завдань дослідження доцільно розкрити особливості процедури застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення у сфері дорожньої інфраструктури в Україні, та виокремити ті проблеми, які виникають на окремих її стадіях.

Незважаючи на наявні розбіжності позицій різних вчених-адміністративістів щодо юридичної природи, суті та дефініції поняття «провадження в справах про адміністративні проступки», їх погляди збігаються в одному – названий вид адміністративної процедурної діяльності складається з кількох фаз розвитку, що змінюють одна одну, тобто – стадій [7, с. 56].

Серед вчених-адміністративістів нема єдиного погляду на питання кількості стадій у провадженні в справах про адміністративні правопорушення. Так, Стеценко С.Г. виділяє п'ять стадій провадження в справах про адміністративні проступки: 1) порушення справи про адміністративне правопорушення; 2) розгляд справи про адміністративне правопорушення; 3) прийняття рішення у справі; 4) оскарження та опротестування постанови у справі про адміністративне правопорушення (не є обов'язковою); 5) виконання постанови про накладення адміністративного стягнення [8, с. 177]. В.Б. Авер'янов, Ю. П. Битяк та Т.О. Коломоець вказують на чотири стадії такого провадження: 1) порушення справи про адміністративне правопорушення; 2) розгляд справи про адміністративне правопорушення та прийняття рішення; 3) оскарження і опротестування постанови по справі про адміністративне правопорушення; 4) виконання рішення, застосування адміністративного стягнення [9, с. 35]. Взагалі, під стадією провадження необхідно розуміти таку





порівняно самостійну його частину, котра наряду із загальними завданнями провадження має притаманні тільки їй цілі і особливості. Слід підтримати думку Миронюка Р.В. про те, що у якому б порядку не здійснювалося провадження, воно, як правило, проходить такі стадії: 1) порушення адміністративного провадження і адміністративне розслідування; 2) розгляд справи про адміністративне правопорушення та винесення по ній постанови; 3) перегляд справи у зв'язку з оскарженням або опротестуванням постанови по справі; 4) виконання постанови про накладення адміністративного стягнення. Кожна з цих стадій, в свою чергу складається із конкретних етапів, а останні включають в себе окремі процесуальні дії [10, с. 123].

Не вдаючись в аналіз теорії стадійності в системі провадження у справах про адміністративні правопорушення, нижче розглянемо особливості реалізації повноважень суб'єктів, які здійснюють провадження у справах про адміністративні порушення у сфері дорожньої інфраструктури. Здійснивши аналіз законодавства, ми прийшли до висновку, що основними органами адміністративно-деліктної юрисдикції у справах про адміністративні правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури є Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті – Укратрансбезпека, юрисдикція якого визначена в ст. 229 КУпАП, та місцеві суди як орган, що здійснює судовий розгляд окремих категорій справ про дані види правопорушень, судова юрисдикція яких визначена в ст. 221 КУпАП. Нижче доцільно розкрити сутність їх адміністративно-деліктної юрисдикції у цій сфері. Аналіз комплексу прав та обов'язків Укратрансбезпеки як суб'єкта адміністративно-деліктної юрисдикції дозволяє виділити, у свою чергу, чотири види її адміністративно-юрисдикційної ком-

петенції: функціональна, предметна, територіальна та процесуальна компетенції. Так, відповідно до норм глав 3-4 КУпАП існує ієрархічність функціональних повноважень суб'єктів адміністративно-деліктної юрисдикції, яка виявляється в такому: 1) визначаючи підвідомчість тієї чи іншої категорії справ конкретному органу, законодавець розподіляє юрисдикційні повноваження всередині цього органу між різними посадовими особами залежно від їх статусу їх посади (наприклад, відповідно до статті 229 КУпАП від імені органів автомобільного транспорту розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право посадові особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, тобто – керівник, заступники керівника Укратрансбезпеки, керівник та заступники керівника її територіального підрозділу); 2) справи про адміністративні правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури з високим ступенем суспільної шкідливості, наближеної до суспільної небезпечності розглядають виключно суди; 3) адміністративне затримання як захід забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення можуть застосовувати виключно посадові особи Національної поліції, прикордонної служби та інші, визначені в ст. 262 КУпАП; 4) відповідно до ст. 294 КУпАП апеляційний перегляд справи здійснюється суддею апеляційного суду [4].

Наряду з покращенням законодавчих процедур притягнення до адміністративної відповідальності потребує удосконалення відомче правове регулювання. Так, як було відзначено вище, єдиним нормативним актом який визначає правовий статус Укратрансбезпеки є Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затверджене Постановою КМУ від 11 лютого 2015 р. № 103,





в якому в п. 29 ст. 5 визначено, що «Укртрансбезпека відповідно до покладених на неї завдань у випадках, передбачених законом, складає протоколи про адміністративні правопорушення, розглядає справи про адміністративні правопорушення і накладає адміністративні стягнення» [11]. Крім того нормативного регулювання зазнав порядок оформлення уповноваженими посадовими особами Державної служби України з безпеки на транспорті матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті, зафіксовані в автоматичному режимі, у відповідній Інструкції, затвердженій Наказом Міністерства інфраструктури України 27 вересня 2021 року № 512 [12], в якому лише частково визначено порядок складення протоколу про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті, та оформлення і розгляду матеріалів справ про них. В той же час ретельний аналіз даної інструкції дає можливість окреслення слабких сторін її правового регулювання, зокрема: 1) вона регламентує порядок розгляду справи про адміністративні правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті, зафіксовані в автоматичному режимі, які передбачені частиною другою статті 122-2, частинами другою та третьою статті 132-1 КУпАП посадовою особою Укртрансбезпеки (тобто лише стосовно деяких правопорушень, підвідомчих цьому органу); 2) вона регулює спрощений порядок виключно процедури винесення постанови про застосування стягнення за вчинення правопорушення, яке виявлено в автоматичному режимі в порядку спрощеного провадження, тобто відсутності процесуальної фіксації порушення, порушення прав особи, яка підозрюється у вчиненні правопорушення на правову допомогу, на право обізнаності щодо факту вчинення правопорушення; 3) в ній не визначена чітка послідов-

ність дій направлених на оформлення матеріалів справи про дані правопорушення, строків розгляду справи, порядку вручення постанови в справі про адміністративне правопорушення, права оскарження даної постанови та ін. процедурні прогалини, наявність яких знижує рівень ефективності застосування заходів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури.

Слід зауважити, що відсутній єдиний нормативний акт, в якому має бути визначено алгоритм дій посадових осіб Укртрансбезпеки щодо виявлення та припинення правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури, оформлення матеріалів справ про дані правопорушення, їх реєстрації, передачі для розгляду компетентним органам та вжиття заходів щодо недопущення вчинення їх в подальшому. Крім того в КУпАП чітко не визначено перелік посадових осіб, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення, розгляд яких здійснюють посадові особи Укртрансбезпеки, а в статті 255 КУпАП лише по окремих складах правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури визначено право складення протоколу інспектором з безпеки на автомобільному транспорті.

Таким чином, з метою чіткого визначення правового статусу Укртрансбезпеки як органу адміністративно-деліктної юрисдикції, а також порядку його реалізації, доцільною є розробка та прийняття Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, що посягають на встановлений порядок будівництва, реконструкції та утримання автомобільних доріг, дорожньої інфраструктури та перевезення вантажів автомобільним транспортом, в якій має бути чітко визначено алгоритм дій посадових осіб Укртрансбезпеки щодо оформлення матеріалів справ про підвідомчі їм правопорушення та порядок вчинення інших дій, направлених на застосування





заходів адміністративної відповідальності за дані діяння.

Висновки. В результаті дослідження виокремлено шляхи удосконалення нормотворчої техніки при побудові норм, які встановлюють відповідальність за порушення у сфері дорожньої інфраструктури, зокрема запропоновано виключити стягнення у вигляді «позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року» з санкції статті 124 КУпАП «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна», залишивши тільки штрафну санкцію, натомість запропоновано доповнити ст. 124 КУпАП ч.2 встановивши відповідальність за грубе порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна у вигляді накладення штрафу в розмірі ста п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року.

З метою підвищення ефективності діяльності Укртрансбезпеки щодо позасудового розгляду справ про порушення, що посягають на встановлений порядок будівництва, реконструкції та утримання автомобільних доріг, дорожньої інфраструктури та перевезення вантажів автомобільним транспортом, запропоновано розробити та прийняти Інструкцію з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, що посягають на встановлений порядок будівництва, реконструкції та утримання автомобільних доріг, дорожньої інфраструктури та перевезення вантажів автомобільним транспортом, в якій має бути чітко визначено алгоритм дій посадових осіб Укртрансбезпеки

щодо оформлення матеріалів справ про підвідомчі їм правопорушення та порядок вчинення інших дій, направлених на застосування заходів адміністративної відповідальності за дані діяння.

В статті здійснено аналіз підстав та процедури застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення у сфері дорожньої інфраструктури та виокремлено деякі положення щодо їх удосконалення.

В результаті дослідження запропоновано: встановити відповідальність за грубе порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна у вигляді накладення штрафу в розмірі ста п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року (ч. 2 ст. 124 КУпАП); розробити та прийняти Інструкцію з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, що посягають на встановлений порядок будівництва, реконструкції та утримання автомобільних доріг, дорожньої інфраструктури та перевезення вантажів автомобільним транспортом.

З метою підвищення ефективності діяльності Укртрансбезпеки щодо позасудового розгляду справ про порушення, що посягають на встановлений порядок будівництва, реконструкції та утримання автомобільних доріг, дорожньої інфраструктури та перевезення вантажів автомобільним транспортом, запропоновано розробити та прийняти Інструкцію з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, що посягають на встановлений





порядок будівництва, реконструкції та утримання автомобільних доріг, дорожньої інфраструктури та перевезення вантажів автомобільним транспортом, в якій має бути чітко визначено алгоритм дій посадових осіб Укртрансбезпеки щодо оформлення матеріалів справ про підвідомчі їм правопорушення та порядок вчинення інших дій, направлених на застосування заходів адміністративної відповідальності за дані діяння.

Ключові слова: адміністративна відповідальність, адміністративні правопорушення у сфері дорожньої інфраструктури, заходи адміністративної відповідальності за порушення у сфері дорожньої інфраструктури.

Yunin O., Logvynenko B. Separate issues of application of measures of administrative responsibility for violations in the field of road infrastructure

In order to fulfill the research objectives, the article analyzes the grounds and procedures for applying measures of administrative responsibility for violations in the field of road infrastructure and highlights some provisions for their improvement.

In particular, it is proposed to exclude penalties in the form of “deprivation of the right to drive vehicles for a period of six months to one year” from the sanction of Article 124 of the Criminal Procedure Code “Violation of traffic rules that caused damage to vehicles, cargo, highways, streets, railway crossings, road buildings or other property”, leaving only a fine; instead, it is proposed to supplement Art. 124 of the Code of Criminal Procedure, part 2, establishing responsibility for a gross violation of traffic rules that caused damage to vehicles, cargo, highways, streets, railway crossings, road structures or other property in the form of imposing a fine in the

amount of one hundred and fifty tax-free minimum incomes of citizens with deprivation of the right to drive vehicles for a period of six months to one year.

In order to increase the effectiveness of the activity of Ukrtransbezpeka regarding the out-of-court consideration of cases of violations encroaching on the established order of construction, reconstruction and maintenance of highways, road infrastructure and the transportation of goods by road transport, it is proposed to develop and adopt the Instruction on the preparation of materials on administrative offenses encroaching on the established the procedure for the construction, reconstruction and maintenance of highways, road infrastructure and the transportation of goods by road transport, which must clearly define the algorithm of actions of Ukrtransbezpeka officials regarding the registration of case files on offenses under their jurisdiction and the procedure for taking other actions aimed at applying measures of administrative responsibility for data deed.

Key words: administrative responsibility, administrative offenses in the field of road infrastructure, measures of administrative responsibility for violations in the field of road infrastructure.

Література

1. Зерновий коридор: перші підсумки відновлення агроекспорту з України. Публікація 08 листопада 2022.: URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-ato/3561950-zernovij-koridor-persipidsumki-vidnovlenna-agroeksportu-z-ukraini.html>.

2. Звіт про надходження та використання коштів загального фонду (форма № 2д) за 2021 рік. URL: https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/_pdf/form_f2_rik_2021.pdf.

3. Лук'янець Д. М. Інститут адміністративної відповідальності: проблеми



розвитку: монографія / Д. М. Лук'янець. К.: Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2001. 220 с.

4. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 року № 8073-X. Відомості Верховної Ради УРСР. 1984. № 51. Ст. 1122.

5. Про автомобільні дороги: Закон України від 8 вересня 2005 року № 2862-IV. Відомості Верховної Ради України. 2005. № 51. Ст. 556.

6. Пеховський А. Ю. Підстави адміністративної відповідальності за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів морським транспортом. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2016. № 37. Т. 2. С. 134–138.

7. Адміністративно-процесуальне право України: Підручник // О.В. Кузьменко, Т.О. Гуржій; за редакцією О.В. Кузьменко. К.: Атіка, 2007. 416 с.

8. Стеценко С.Г. Адміністративне право України: Навчальний посібник. К., 2008. 446 с.

9. Коломоєць Т.О. Адміністративний процес та адміністративне судочинство : Підручник: Т.О. Коломоєць. Київ: «Істина», 2008. 312 с.

10. Адміністративне процесуальне право. Навчальний посібник / Т.П. Мінка, С.М. Алфьоров, Р.В. Миронюк та ін. ; за заг. ред. Т. П. Мінки. Харков : Право, 2013. 352 с.

11. Про затвердження Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті: Постанова КМУ від 17 липня 2014 р. № 299. Офіційний вісник України. 2014. № 63. Стор. 288. Ст. 1739.

12. Інструкція з оформлення уповноваженими посадовими особами Державної служби України з безпеки на транспорті матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті, зафіксовані в автоматичному режимі: Наказ Міністерства інфраструктури України 27 вересня 2021 року № 512. Офіційний вісник України. 2021. № 77. Стор. 52. Ст. 4868.